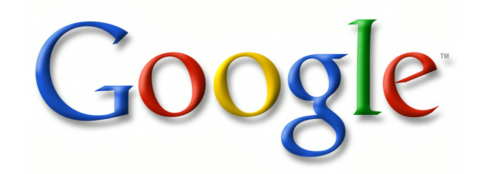




Abraham Du Quesne et la marine de son temps

Auguste Jal, Abraham Duquesne

ABRAHAM DU QUESNE

ET

LA MARINE DE SON TEMPS.

PARIS. — TYPOGRAPHIE DE HENRI PLON, RUE GARANCIÈRE, 8.



ABRAHAM DU QUESNE

Croquis d'après Girard Édelinck, par Th. Gide.

ABRAHAM DU QUESNE

LA MARINE DE SON TEMPS

TOME



PARIS

HENRI PLON, IM...

RUE GARAN...


AB

ABRAHAM DU QUESNE

ET

LA MARINE DE SON TEMPS

PAR A. JAL

OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
MEMBRE ÉTRANGER DES ACADÉMIES ROYALE DE LISBONNE
ET PAPALE D'ARCHÉOLOGIE DE ROME

Auteur de l'*Archéologie navale*, du *Virgilius nauticus*, du *Glossaire nautique*, de *la Flotte de César*, du *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, etc.

TOME PREMIER



PARIS
HENRI PLON, IMPRIMEUR-ÉDITEUR
RUE GARANCIÈRE, 10

MDCCCLXXIII


BODLEIAN
20 NOV 1934
LIBRARY

Lorsque, le 1er juillet 1831, Monsieur l'Amiral de Rigny, Ministre de la Marine, nous fit la grâce de nous admettre à la participation des travaux qu'on demandait à la Section historique établie dans son ministère, nous eûmes le devoir de nous occuper particulièrement des choses relatives aux marines anciennes. On nous ouvrait ainsi un champ très-vaste; nous pouvions nous mouvoir dans l'espace de temps compris entre l'antiquité et le dix-neuvième siècle.

C'était trop d'honneur.

Les difficultés se dressaient en grand nombre devant nous. Nous ne devions pas espérer de recueillir jamais la masse de renseignements sérieux qui nous permettraient de présenter, même dans un résumé rapide, l'histoire de la navigation et celle des guerres maritimes, depuis l'origine du navire et les premières luttes sur mer, chez tous les peuples, jusqu'au temps voisin de celui où l'on a assisté à une transformation qui, du vaisseau *rond*, — court et large, — mû seulement par la voile, a fait — refait, devrions-nous dire — le vaisseau *long*, — étroit, comparativement à sa longueur, — sa quille s'allongeant, les roues latérales prenant le rôle des rames, leviers qui, pendant plusieurs siècles, furent, dans leur réunion, l'instrument principal de la locomotion pour

le bâtiment de guerre et pour certains navires du commerce[1]; puis, l'hélice se substituant bientôt — non pas tout à fait, mais le plus souvent, — aux roues, et la vapeur de l'eau bouillante faisant l'office des rameurs.

Un sujet si vaste, si difficile à traiter, — les tentatives qui ont été faites étant là pour nous avertir, — était bien propre à nous effrayer. Nous n'avions ni la compétence qui aurait pu nous autoriser à traiter de l'architecture navale dans ses principes, de la tactique dans ses lois et ses effets, chez les anciens et au moyen âge, ni surtout le temps nécessaire —

[1] Nous disons « l'instrument principal » et non « l'instrument unique », pour être dans le vrai des choses. Montesquieu (*Considérations sur les causes de la grandeur des Romains et de leur décadence*, chapitre 4) dit, en parlant de la marine des anciens : « Les anciens *ne se servoient que de bâtiments à rames, petits et plats*... Les grands » vaisseaux étoient désavantageux, en ce qu'étant difficilement mus par la chiourme, » ils ne pouvoient pas faire les évolutions nécessaires. Antoine en fit à Actium une » funeste expérience; ses navires ne pouvoient se remuer, pendant que ceux d'Auguste, » plus légers, les attaquoient de toutes parts. Les vaisseaux anciens *étant à rames*, les » plus légers brisoient aisément celles des plus grands, qui, pour lors, n'étoient plus » que des machines immobiles, comme sont aujourd'hui nos vaisseaux démâtés. » Ce que dit ici Montesquieu, on l'avait dit avant lui, et on l'a redit depuis, sans plus de raison. Les anciens ne se servaient pas *que* de bâtiments petits et plats; ils se servaient aussi de grands navires à voiles qui n'avaient pas de rames, et leurs navires à rames avaient des mâts et des voiles; et cela depuis la plus haute antiquité. Pour ne pas sortir de l'exemple allégué par l'illustre et savant écrivain, lorsque, à la journée d'Actium, César, vainqueur d'Antoine, poursuivit la flotte humiliée, les lourds navires de Cléopâtre déployèrent leurs voiles pour échapper à la poursuite d'un ennemi qui avait de son côté la fortune. (Plutarque, *Vie d'Antoine*.) Montesquieu n'a pas tout à fait raison lorsqu'il dit que le navire à rames qui voyait ses rames brisées, — *ordine debilis uno*, comme dit Virgile, — n'était plus qu'une machine immobile, comme sont aujourd'hui nos vaisseaux démâtés. Si les rames lui manquaient, il avait encore sa voile ou ses voiles. Le vaisseau démâté n'a aucun moyen de locomotion quand sa mâture est entièrement enlevée. Aujourd'hui le navire à vapeur, si sa machine est brisée, si son hélice est cassée, recourt à ses voiles de secours, comme faisait la galère antique. — De tout temps la voile a été l'auxiliaire de la rame; la voile dut être inventée presque aussitôt que la rame. Partout où les voyageurs dont nous connaissons les découvertes ont vu des navires, grossiers ou produits par un art plus avancé, ils ont trouvé la voile et la rame. — Chez les anciens, les navires de charge, vaisseaux ronds, — *onerariæ naves*, — avaient pour principaux agents de locomotion les voiles; quelquefois ils s'aidaient des rames. Rien n'est mieux prouvé pour ceux qui ont lu les auteurs anciens avec une attention non prévenue.

il y faudrait « quatre Mathusalem bout à bout » — pour rassembler, lire, étudier, coordonner, comparer les textes des historiens les plus respectables, tous plus ou moins étrangers au technique de la marine, et de qui les récits, ou trop brefs ou trop obscurs, ne se pourraient éclaircir que par la découverte de documents que fit chercher vainement, au neuvième siècle de notre ère, Léon le Philosophe, et qui sont probablement perdus pour toujours [1].

De ce que nous n'avions pas l'espoir d'embrasser tout notre sujet, il ne s'ensuivait pas que nous dussions hésiter à en étudier quelques parties. Jeune, on est ardent et téméraire; on se jette avec un certain plaisir au milieu des difficultés. Nous nous mîmes courageusement à l'œuvre, et nous fîmes trois parts de notre attrayante mais rude besogne :

1° « Une étude consacrée au *Navire,* dans ses différentes » formes, avec ses gréements divers, ses armements en armes » de trait et de jet, qui changent avec le temps, et ses équi- » pages composés d'hommes de rames ou de matelots. »

La nécessité de ce premier travail était bien évidente. Ne faut-il pas connaître l'Être que le marin a eu sous ses pieds, l'instrument qu'il a eu dans ses mains, si l'on veut bien se

[1]. L'auteur des *Institutions militaires* (les Tactiques) commence son chapitre de la *Naumachie* par cette déclaration : « Comme il ne nous est rien venu des anciens sur » la marine... », et il dit qu'il est obligé de s'en rapporter à ce que les vieillards, ses contemporains, ont gardé dans leurs souvenirs des traditions du passé. Or, l'empereur Léon avait à sa disposition les bibliothèques que, depuis lui, le temps, les guerres, les révolutions, ont détruites, et pour fouiller ces riches dépôts, pour lire les manuscrits des âges passés qui avaient pu être conservés, de patients et savants moines, qu'il mit sans doute à la recherche des traités grecs ou latins venus jusqu'au temps où il écrivait; on ne trouva rien, pas un traité, pas une page contenant des renseignements précis sur l'art naval. Pouvons-nous espérer qu'on sera plus heureux? Le hasard apportera-t-il à nos successeurs, sinon quelque traité complet, du moins quelques fragments capables d'aider à la restitution des navires antiques? Cela n'est guère présumable. Qui sait pourtant? n'a-t-on pas trouvé quelques vers de Virgile sous les lignes d'un vieux livre d'église?

rendre compte de l'action qu'il a dû accomplir? Parlera-t-on d'un cavalier accomplissant un acte de son devoir militaire, sans, au préalable, avoir parlé du cheval qu'il monte et des armes d'attaque ou de défense dont il est pourvu? Toute histoire de la marine nous semble devoir être précédée d'une histoire du vaisseau. Cette histoire, nous en avons donné les chapitres les plus importants, à notre sens, dans l'ouvrage que nous avons publié, en 1840, sous ce titre : ARCHÉOLOGIE NAVALE [1].

2° « Une étude dont le sujet serait la *Langue* des marins » des différents pays, depuis les temps anciens. »

Si l'on ne connaît pas la signification précise des termes techniques familiers aux marins des différents âges et des nations différentes, comment comprendra-t-on et traduira-t-on fidèlement les passages des historiens qui ont trait aux choses de la mer, lorsqu'ils contiennent des mots qui ne sont pas ceux de la langue vulgaire? Il faut connaître le vocabulaire étendu des marins de l'antiquité, du moyen âge et du seizième siècle, si l'on veut lire avec fruit les relations de voyages, les récits des guerres, les vieilles ordonnances et lois « sur le fait de la marine [2] », les chroniques anciennes comme celles de l'Espagnol Pedro Niño [3] et du Catalan Ramon Muntaner, les contrats consentis entre les princes et les chevaliers devant se rendre en Terre sainte et les nolisateurs de

[1] Deux volumes in-8° avec figures. Paris, Arthus Bertrand.

[2] Feu M. Pardessus a publié un recueil des anciennes lois et ordonnances relatives à la marine, et il a été souvent arrêté par les difficultés que lui présentaient des textes remplis de termes techniques. Son travail est précieux, et l'on ne peut rien écrire de sérieux, de complet sur la marine, sans le consulter.

[3] MM. les comtes Alfred de Circourt et de Puymaigre ont donné de cette chronique très-intéressante une excellente traduction sous ce titre : *Le Victorial, chronique de Don Pedro Niño, comte de Buelna, par Guttiere Diaz de Gamez, son* « Alferez »; un volume in-8°; Paris, Victor Palmé, 1867.

Marseille, de Gênes, de Venise et d'autres ports de la Méditerranée [1]; les poëtes Homère, Virgile [2], Silius Italicus, Lucain,

[1] Entre Venise et les envoyés du Roi de France, un projet de traité fut rédigé; Louis IX ne l'accepta point; les Vénitiens mettaient leurs services à un trop haut prix. Mais ce projet existe, et il faut l'étudier, si l'on veut tout connaître sur les navires du moyen âge. Nous avons publié, tome 2, page 355 de notre *Archéologie navale*, la partie importante du « *Contractus domini navigii Regis cum Venetis* (1268). A la page 388, nous avons imprimé le texte du premier des marchés proposés — ou conclus — entre les envoyés du Roi et les nolisateurs génois; et, page 392, la convention entre Pierre Doria et les Ambassadeurs de Louis IX, pour le nolis de la nef le *Paradis*, un des quatorze navires — nefs ou sélandres — que Gênes proposait, qu'elle pouvait livrer bientôt ou qu'elle devait faire construire.

Sous le titre de *Pacta naulorum* des années 1246, 1268 et 1270, nous publiâmes, en 1841, pages 607 et suivantes, tome 1er des « *Documents historiques inédits tirés des collections manuscrites de la Bibliothèque royale et des Archives*, etc., nous publiâmes, disons-nous (textes et annotations), les marchés de Gênes, les quittances, procurations et pouvoirs notariés qui, avec le projet de marché fait en 1246, à Marseille, pour le nolis de vingt navires devant servir au voyage du Roi, sont réunis dans un registre (27 feuillets, parchemin) gardé aux Archives Nationales, Section historique, sous la cote J. 456.

Ces pièces ont été publiées de nouveau par M. L. T. Belgrand, ce que nous apprend une note que nous lisons page 348, tome 1er de la très-intéressante *Storia della Marina Pontificia, nel medio evo*, savant ouvrage de notre excellent confrère et ami Frère Alberto Guglielmotti, de l'ordre des Prêcheurs, de l'Académie Papale Archéologique de Rome. M. Belgrand a donné son travail, que nous n'avons pu nous procurer, sous ce titre : *Documenti Inediti*, etc., *Genova* 1856. Inédits, non; on vient de voir que nous l'avons précédé de quinze ans, si, en effet, les documents qu'il a fait connaître en Italie sont les mêmes que ceux que nous publiâmes à Paris.

Au mois de mai 1842, dans les *Annales maritimes et coloniales*, nous publiâmes un *Mémoire sur quelques documents génois relatifs aux deux croisades de* Saint Louis *et à d'autres événements maritimes qui intéressent la France*. Ce travail, enrichi de nombreux détails empruntés aux *Quaderni* de Richeri, fut communiqué à l'Académie des inscriptions et belles-lettres, dans ses séances des 11 et 18 juin 1842. Il y en eut un tirage à part de 200 exemplaires (79 pages in-8°).

[2] Nous avons démontré, dans notre *Virgilius nauticus*, que Virgile, qui connaissait très-bien les choses de la mer, emploie toujours le mot propre, le mot marin, et que chez lui *puppis* et *prora*, par exemple, désignent bien toujours la poupe et la proue, et non pas le navire, comme l'ont pensé tous les traducteurs et commentateurs du poëte. Notre étude sur Virgile marin, publiée d'abord en mai 1843, dans les *Annales maritimes et coloniales* (et tirage à part : 200 exemplaires; 107 pages in-8°), a été reproduite à la suite de notre étude intitulée *la Flotte de César* (1860). Après Virgile, Silius Italicus est, des poëtes anciens, celui qui s'est tenu le plus près de la vérité technique. Francesco Barberino, dont nous avons cité plusieurs pages curieuses dans notre *Archéologie*, est très-bon sous ce rapport, ce que nous avons établi en le traduisant littéralement.

et, plus voisins de nous, l'auteur du *Documento d'amore sotto prudenza,* le Florentin Francesco Barberino, l'auteur — ou les auteurs — des Romans de Brut et de Rou, et d'autres écrivains dont nous pourrions grossir cette liste. Lorsque nous entreprîmes de nous acquitter envers nous-même de la promesse que nous nous étions faite de mener à fin l'entreprise à laquelle nous devions vouer tout ce que nous aurions de force et de volonté, nous sentîmes que nous serions arrêté à chaque pas dans notre lecture des documents, si d'abord nous n'apprenions pas la langue particulière aux marins de toutes les nations. Nous nous fîmes alors un dictionnaire peu développé, mais suffisant pour nos besoins. Nous étions assez bien préparé à ce travail, notre séjour à l'École navale [1] nous ayant familiarisé avec les termes usités dans la marine française de notre temps ; aussi ne fûmes-nous pas retardé beaucoup par la composition de cet ouvrage préliminaire. Plus tard, nous élargîmes considérablement le cadre de notre vocabulaire, et nous le publiâmes sous le titre de GLOSSAIRE NAUTIQUE [2].

3° « Une étude dont le sujet serait : la Marine française à une » de ses époques les plus remarquables. »

Il nous avait fallu dix-sept années pour la composition de nos deux premiers ouvrages; pour faire une histoire complète de la marine française, comme nous la voudrions voir faite, il nous en aurait fallu trente au moins, et nous avions déjà derrière nous plus de la moitié d'un siècle. Nous devions donc nous borner à choisir une époque de notre histoire et

[1] *École spéciale de marine,* décrétée en 1810, établie seulement en 1811, à Brest, sur le vaisseau le *Tourville,* où nous fûmes embarqué, du 17 août 1811 au 10 février 1815.

[2] *Glossaire nautique,* répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes ; 1 volume in-4° de 1591 pages en deux colonnes ; Paris, 1848, Firmin Didot.

un éminent officier parmi ceux qui eurent des rôles pendant cette période de temps : c'est-à-dire essayer de faire revivre ou au moins de voir agir un homme au milieu des événements où il eut sa part. Nous avons choisi la période du dix-septième siècle, comprise entre la naissance et la mort d'Abraham Du Quesne, la plus intéressante, sinon la plus brillante des époques maritimes, et pendant laquelle grandirent ensemble la marine de la France et un de ses plus illustres généraux.

Cette dernière étude, commencée en 1849, n'a pu être achevée qu'en 1871. Ceux qui nous feront l'honneur de nous lire reconnaîtront sans doute que les recherches auxquelles nous avons dû nous livrer n'ont pu être poursuivies que bien lentement. Il nous fallait aller puiser à toutes les sources d'informations, vivre un long temps au milieu de tous les dépôts d'archives, où nous avions l'espoir de trouver — où nous avons été assez heureux pour recueillir — les documents originaux authentiques, utiles à l'établissement de vérités que nous voulions substituer à des traditions acceptées sans critique, à des affirmations mal fondées, à des mensonges intéressés. Le soin que nous avons pris, à propos de chaque pièce que nous citons en entier ou dont nous produisons les parties les plus importantes, d'indiquer le lieu où nous l'avons découverte, nous dispense de citer ici les Bibliothèques et les Archives françaises et étrangères que nous avons mises largement à contribution. Nous n'avons pu citer *in extenso* tous les documents que nous avons recueillis; il ne nous aurait pas fallu moins de quatre gros volumes pour en publier la collection complète.

Afin qu'on ne se méprenne point sur l'intention que nous avons eue en écrivant le présent livre, et qu'on ne nous demande pas ce que nous n'avons pas eu la pensée de

donner, — on fait souvent ce tort à l'écrivain, — nous déclarons que notre projet n'a pas été d'écrire une Histoire proprement dite, mais seulement de réunir dans un Essai les éléments d'une histoire. Ce labeur plus modeste, où s'exerçait notre activité, convenait mieux à notre insuffisance.

Pour faire le récit des événements que nous avions à raconter, nous avons adopté la manière la moins ambitieuse. Les historiens dont la vue porte loin, dont l'intelligence est sublime, voient de haut, groupent avec art les faits, de façon à composer des tableaux pleins de lumière, avec des ombres discrètes, pages saisissantes qui frappent l'esprit du lecteur, l'étonnent et le dominent. Ils s'imposent. Nos visées étaient nécessairement moins hautes. L'horizon de notre regard est fort restreint; nous voyons de près. Dans le cercle rétréci où il nous convenait de nous mouvoir, nous nous sommes contenté, ne pouvant être grand et fort, d'être exact et de faire jaillir la vérité du rapprochement honnête de documents étudiés de bonne foi. Notre récit est simple, sans ornement, sans recherche de style; il vaut mieux être clair que pompeux. Nous le répétons, ceci est seulement une *Étude;* nous serions heureux qu'elle pût être utile à toutes les classes de lecteurs, et aussi aux futurs historiens de la marine. Nous espérons un peu qu'elle le sera. Là serait notre succès. Débarrassé de tout le technique du métier, qui eût été un vain appareil et une affectation, à peine chargé de quelques détails que nous avons dû ne pas omettre, cet ouvrage, écrit pour tout le monde, nous l'adressons à tout le monde.

Quant à DU QUESNE, dont la biographie nous avait semblé devoir être plus convenablement et plus complétement faite qu'elle ne l'a été par le laborieux compilateur auteur des *Vies des plus illustres marins,* qui paraît avoir travaillé seulement pour les enfants et pour cette partie des lecteurs que charment

les dessins enluminés de couleurs exagérées et qui touchent à la caricature [1] ; quant à Du Quesne, disons-nous, nous avons voulu étudier le caractère, connaître les actions, mettre en lumière les mérites de cet officier éminent, de cet homme singulier, protégé par Richelieu, aimé de Mazarin et de Colbert, estimé surtout de ce dernier, qui lui passait bien des bizarreries, bien des exigences, tout en l'avertissant qu'il finirait par se ruiner dans l'esprit du Roi. Là-dessus, nous n'avons rien dissimulé. Nous n'avons voulu être ni panégyriste complaisant ni détracteur volontaire. Il n'y a ici rien de l'oraison funèbre, rien de la satire. Nous avons appris, en le voyant de près, en sondant, pour ainsi dire, son esprit et son cœur, à aimer à admirer Du Quesne ; mais notre admiration, notre respect ne nous ont point aveuglé. Nous l'avons peint moins qu'expliqué. Le crayon qu'en traits épars nous avons fait de lui n'a pas et ne pouvait avoir la grandeur, la fermeté d'ensemble, le coloris, le style des portraits d'un François de Troy, d'un Hyacinthe Rigaud ou d'un Nicolas de Largillière ; il a plus d'analogie — si des choses si dissemblables pouvaient se comparer — avec les peintures de cet artiste hambourgeois qui, sur le visage de ses modèles, compte, pour les rendre avec un soin presque puéril, les rides, les verrues, les taches et jusqu'aux poils de leur barbe ou les cheveux de leur perruque [2]. C'est là de l'art inférieur, nous le savons ; mais nous n'avions pas le dessein de peindre ; nous voulions tenter seulement de présenter les linéaments

[1] Adrien Richer, dont les treize petits volumes in-12, donnés de 1784 à 1789, ont eu les honneurs d'une seconde édition.

[2] Balthazar Denner. Le Louvre possède de ce maître un portrait de femme. Au Musée du Belvédère, à Vienne, nous avons vu deux portraits qui sont des chefs-d'œuvre dans la manière de l'auteur. Le fini prodigieux qui amuse ou irrite le spectateur, suivant son goût, ne nuit point à l'effet de la peinture ; c'est ce qu'il faut reconnaître. Il y a de la largeur dans cette minutie.

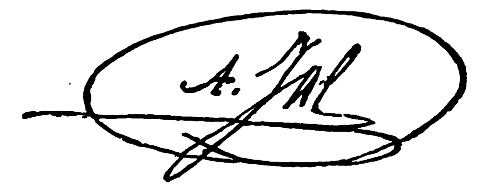
dont l'ensemble, sous une plume brillante, composera peut-être un jour une image aussi expressive que celle où Gérard Édelinck, d'un burin spirituel et savant, a su rendre la pensée et presque la parole du Normand épineux.

Nous avons cru que, pour compléter Du Quesne, il était bon de dire ce que furent son aïeul, son père, ses frères, ses fils et ses neveux; nous leur avons consacré quelques pages. L'histoire de Du Quesne est, pendant quelques années, intimement liée à celle de ses fils. Nous ne devions pas négliger les frères et les neveux du Lieutenant général; ils étaient ses élèves, et nous avons voulu le montrer se continuant, pour ainsi dire, en eux, et ceux-ci portant avec honneur le nom illustre du grand Abraham.

A côté de notre Du Quesne, sur les vaisseaux de la flotte, vécurent ses supérieurs, ses égaux, ses inférieurs, hommes du premier et du second rang, qu'on a trop oubliés; nous avons essayé de leur restituer la place qu'ils occupèrent parmi les personnages considérables qui contribuèrent à l'éclat d'un grand règne. Nous espérons qu'on nous pardonnera d'avoir par là un peu agrandi le cadre de notre esquisse.

Nous prenons la liberté, quelquefois, de renvoyer nos lecteurs au *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire* que nous avons publié en 1867 et reproduit en 1871, avec des additions et d'indispensables corrections; nous en ferait-on un reproche? Nous savons qu'il n'est pas de bon goût de se citer soi-même; aussi nous en sommes-nous bien gardé. Ce ne sont ni nos jugements ni nos opinions sur certains hommes que nous avons recommandés. Au lieu de reproduire ici des renseignements que nous avons donnés ailleurs sur ces hommes, ce qui aurait enflé nos volumes, nous avons prié qu'on voulût bien se reporter à un travail gros de documents authentiques et inédits. La vanité n'est pour rien dans notre

fait; nous n'avons point prétendu louer une œuvre, compilation modeste, dont tout le mérite pouvait être dans son utilité. Nous savons qu'elle a été utile à quelques travailleurs sérieux, et cette certitude nous dédommage des rudes peines que nous ont coûté nos recherches pendant plus de dix-huit années.



Vernon (Eure), 31 octobre 1872.

ABRAHAM DU QUESNE

ET

LA MARINE DE SON TEMPS.

« Le duc de Vivonne..... laissa donner cette bataille » par du Quêne, lieutenant général des armées navales, » homme aussi singulier [1] que Ruiter, parvenu comme » lui au commandement à force de mérite. » VOLTAIRE, *Siècle de Louis XIV*, chap. XII.

I.

Les origines de la maison de Du Quesne sont restées obscures ; sa maison elle-même, à ne la prendre qu'au père de l'illustre marin, a été mal connue. Les généalogistes, dont le devoir et le métier sont de se bien informer, n'ont pas su se renseigner. La Bibliothèque Nationale (Manuscrits, Cabinet des titres) garde de la main d'un d'Hozier un croquis daté de novembre 1705, qui prouve, jusqu'à la dernière évidence, ou que l'auteur, contemporain des Du Quesne, fils et neveux du lieutenant général, ne les avait pas consultés, ou qu'eux-mêmes ne savaient rien de leur famille, chose peu vraisemblable, on en conviendra. Reproduisons le croquis en question :

N... DU QUESNE.

N... Du Quesne, seigr de..., mort lieutenant général des armées navales du Roi, le... 1688.	N... Du Quesne, capne de vaisseau pour le Roi, ép... N... Guiton, fille de N... Guiton, maire de la Rochelle, l'an 1628. 1. N... Du Quesne-Guiton, lieutt de vaisseau l'an 1669, et capne l'an 1688, a été fait chef d'escadre le... octobre 1705.	N... Du Quesne, capne de vaisseau, ép.... N.. Mosnier. 1. F... Du Quesne-Mosnier, capne de vaisseau du Roi.	N... Du Quesne, capne de vaisseau.	N... Du Quesne, tué à Toulon en duel.

[1] On verra que cet adjectif, pris dans les deux sens d'unique, rare, qui n'a pas son semblable, et de bizarre, capricieux, peut très-bien s'appliquer à Du Quesne. Voltaire ne l'entendit appliquer sans doute que dans le premier. Nous connaissons trop peu le caractère privé de Michel de Ruyter pour dire si lui aussi, homme rare, fut un homme d'un caractère difficile.

Le généalogiste, qui supprime tous les prénoms — il les ignorait évidemment — ne peut pas dire qui était le premier Du Quesne, qu'il fait père de cinq fils. Cinq fils, c'est deux de trop. Les deux derniers sont à supprimer, et les deux qui les précèdent sont placés dans un ordre qui veut être rectifié. Le premier Du Quesne figurant en tête de cette liste inexacte, Abraham Ier Du Quesne, était marin et eut une commission de capitaine de vaisseau du Roi. Il eut trois fils : Abraham II, Étienne et Jacob, tous trois commissionnés par le Roi. Le premier est le grand officier général dont nous entreprenons la biographie ; le second fut père de Du Quesne-Monnier, ou mieux, Le Monnier ; le troisième eut pour fils Du Quesne-Guiton. M. d'Hozier ignora qu'Abraham II Du Quesne eut trois fils, et que Jacob Du Quesne fut marié. Quant à ce Du Quesne, frère d'Abraham II ou parent à un degré quelconque d'Abraham Ier, que le croquis généalogique tue dans un duel à Toulon, nous ne le connaissons pas, et nous croyons pouvoir affirmer que, sur ce point, M. d'Hozier fut trompé. Il le fut aussi, quant à la date de la promotion de Du Quesne-Guiton au grade de capitaine de vaisseau ; c'est en 1684 et non en 1688 qu'il eut une commission de capitaine. Il fut fait Chef d'escadre le 1er novembre 1705, et non au mois d'octobre de cette année-là. On verra toutes ces choses en leur temps.

Le Dictionnaire de Moréri contient sur Abraham Ier Du Quesne une notice dont nous reproduisons les premières lignes :

« Abraam (*sic*) Duquesne, père de l'illustre général des armées navales de France, naquit au bourg de Blangi, dans le comté d'Eu, de parents peu favorisés de la fortune et qui avoient le malheur, comme ceux de l'amiral Tore, d'être infectés de l'hérésie de Calvin ; il y a aparence que ce fut ce qui lui donna lieu de se retirer à Dieppe, où le calvinisme étoit plus en vogue. Il y apprit la carte marine, se mit sur les vaisseaux, et se rendit capable d'être pilote. »

Nous ne savons quel personnage français ou étranger Moréri a désigné par le nom de Tore ; mais ceci ne doit pas nous arrêter. Ce que nous devions retenir de la notice du biographe, c'est qu'Abraham Ier Du Quesne naquit à Blangy de parents pauvres et protestants. Moréri connut-il ces « parents peu favorisés de la fortune ? » S'assura-t-il qu'en effet Blangy fut le berceau d'Abraham Ier Du Quesne ? Peut-être. Les registres de la petite ville de Blangy (Blangis, selon quelques dictionnaires) existaient alors que Moréri composait son article sur Du Quesne. Il avait pu les faire consulter

et apprendre sur la naissance d'Abraham Ier et la fortune de son père des choses qu'il n'osa point révéler pour ne pas humilier une famille qui tenait un rang distingué dans la marine. Nous ne pouvions avoir les mêmes scrupules. Notre curiosité s'était éveillée; nous avions le désir, nous épouvions le besoin de lui donner satisfaction. Nous allâmes à Blangy en 1851. On y mit sous nos yeux[1] ce qui reste des archives de la petite ville, quelques feuilles attaquées par le feu, débris de registres sacrifiés à la déesse impitoyable à laquelle, en 1793, ses dévots firent des actes de foi, où, sous prétexte d'anéantir les titres de noblesse, ils anéantissaient les preuves de l'histoire. Parmi les débris des comptes du receveur de l'église de Notre-Dame de Blangy, laquelle avait, au commencement du dix-septième siècle, et probablement antérieurement à cette époque, des droits seigneuriaux à revendiquer sur les propriétés, nous remarquâmes un cahier de notices sur le pays, et dans ce cahier la mention suivante :

« Par sentence du 7 juin 1507, écrite sur parchemin et conservée (autrefois) dans les archives de la mairie, Abraham Duquesne (*sic*), marchand à Dieppe, était tenu de faire dès 1604, à la fabrique de l'église de Notre-Dame de Blangy, *soixante-douze sols de rente, pour une maison et masure, assise audict lieu de Blangy, proche en admont des halles dudict bourg, cy devant admises* (*sic*) *par Dieu et authorité de justice audict Duquesne, sur deffunct Lardin Duquesne, iceluy vivant, obligé à la dicte rente.* »

La formule : « admises » (la maison et la masure qui la touche) « par Dieu et authorité de justice audit Duquesne » doit s'entendre ainsi : Lardin Du Quesne étant mort, sa maison et la masure qui était contiguë étaient devenues, par le fait de nature qui attribue au fils l'héritage du père (« par Dieu ») et par une décision judiciaire, la propriété d'Abraham Du Quesne. Une note extraite des comptes incomplets du receveur des rentes de Notre-Dame nous apprend qu'avant 1609 Abraham Du Quesne avait vendu à la ville sa petite propriété :

« La ville et communauté, au lieu d'Abraham Duquesne, pour une maison tenant aux halles et à la rivière qui flue au moulin à huile, faisant le coin de la rue des Halles, aux quatre termes, en l'an 1609... »

Des articles de compte en termes identiques à ceux-ci figurent

[1] Par les soins de M. Bataille, qui s'associa à nos recherches avec une affectueuse sympathie et nous les facilita autant qu'il était en lui de le faire.

aux dates de 1616 et 1619. Nous avons vu, sinon peut-être la maison de 1604, du moins celle qui en tient la place, non loin des halles et sur le bord de la Bresle. La tradition la donne encore à Du Quesne. Sur un plan de Blangy que voulut bien nous communiquer l'archiviste de la ville de Rouen [1], cette maison figure comme appartenant, en octobre 1785, à Philippe Duval [2].

Lardin Du Quesne était mort avant 1604; c'est ce qui résulte de la sentence du 7 juin 1607. Quelle profession exerçait-il à Blangy? Ici nous sommes en présence de deux traditions, l'une qui fait le grand-père d'Abraham II tonnelier, l'autre qui le dit tailleur d'habits. La première nous fut affirmée par deux respectables vieillards, hommes instruits, dont la mémoire nous parut fort sûre, dans un long entretien que nous eûmes avec eux [3]; la seconde nous fut transmise par

[1] M. de Beaurepaire, archiviste paléographe, ancien élève de l'École des Chartes.

[2] M. Delattre, maire de la ville d'Eu, eut la bonté de nous confier un manuscrit intitulé : *Registre des redevances payées à Madame Catherine de Clèves, comtesse d'Eu.* Au chapitre de Blangy, nous lûmes l'article suivant : « Denis Du Quesne, fils et héritier de feu Jean Du Quesne, doit par an, audit terme, une liure de poiure de rente seigneurialle à cause d'une maison et masure où pend pour enseigne Saint-Christophe, à luy succédée par le trespas dudit Jean Du Quesne, son père, bornée d'un costé Jeanne Le Sellier...., d'autre costé les hoirs Joachim Du Flas...; et outre lesdits héritages y a un ruissel commung d'un bout la grand'rue et d'autre bout la muraille de la ville, dont il a passé recognoissance par devant lesdits tabellions d'Eu, le 12e de may 1581 (fol. 30). » Contemporain d'Abraham Ier Du Quesne, vivait à Blangy un Louis Du Quesne, cordonnier, qui, sur une sentence rendue, le 27 janvier 1615, payait pour sa maison « douze sols six deniers de rente foncière perpétuelle au trésor de l'église et fabrique de Notre-Dame », rente que Louis, son fils, payait encore en 1672. Cette sentence en original nous fut montrée par M. Marais, libraire à Dieppe. — Des Du Quesne sont encore à Blangy; il y en a plusieurs à Dieppe. Lorsqu'on sut dans ces deux villes que nous venions chercher les traces des Du Quesne marins, tous vinrent à nous, croyant qu'il s'agissait d'une « affaire », comme ils disaient, c'est-à-dire d'un héritage à partager. Sans les dissuader d'abord, nous leur demandâmes de nous montrer leurs titres, et ils nous produisirent des pièces qui nous prouvèrent jusqu'à l'évidence qu'ils ne se rattachaient d'aucune façon au grand Abraham, ce que nous savions fort bien, sa descendance nous étant très-connue. Ils se retirèrent fort mécontents et bien persuadés que nous avions intérêt à les évincer. Les Denis, Jean et Louis Du Quesne de Blangy, de 1581 et 1615, s'ils étaient parents d'Abraham Ier, le marchand de Dieppe, ne descendaient pas de lui, cela est certain.

[3] MM. Gérard; l'un avait quatre-vingt-un ans, l'autre quatre-vingts ans quand nous eûmes l'honneur de les voir. Tous deux avaient été notaires; ils avaient eu entre les mains les titres dont leur père, bailly du comté d'Eu, s'était servi pour établir le terrier du comté. Ils se rappelaient fort bien l'un et l'autre Lardin Du Quesne, père d'Abraham, propriétaire d'une maison à Blangy et maître tonnelier. La mémoire de ces messieurs, dans l'entretien assez long que nous eûmes avec eux, nous parut

un habitant de la ville d'Eu qui garde des mémoires intéressants pour l'histoire de l'ancien comté [1]. A laquelle de ces deux traditions ajouter foi? Lardin faisait-il des caques pour les harengs qu'allaient pêcher les marins dieppois, faisait-il des habits pour les habitants de Blangy? Comment se décider, et pour quoi se décider? Qu'importe! il exerçait une profession manuelle, voilà ce qui paraît certain. Descendait-il d'une famille d'ouvriers, ou bien noble de race — d'une petite noblesse; — des revers de fortune, la guerre civile, les troubles religieux, l'avaient-ils fait déchoir du rang qu'il tenait, l'avaient-ils forcé d'aller se cacher dans un bourg obscur, de s'y présenter comme un ouvrier religionnaire persécuté, et d'y prendre place dans une communauté d'artisans, dissimulant soigneusement sa noblesse, pour qu'il n'eût point à rougir d'une dérogeance douloureuse? Cette question, aux yeux des philosophes de ce temps-ci, ne vaudrait pas la peine d'être examinée; nous ne faisons pas de la philosophie, mais de l'histoire, et nous ne pouvons pas la dédaigner; elle a été posée par d'autres que par nous. Nous voyons d'ailleurs les Du Quesne revendiquer la noblesse quand ils sortirent de la pauvreté; sachons si ce fut à bon droit.

M. Dagues de Clairfontaines, auteur d'un *Éloge historique d'Abraham Duquêne* (*sic*) (Paris, 1766, in-8° de 37 pages) commence ainsi son discours : « Abraham Duquêne (*sic*) naquit à Dieppe, en Nor-» mandie... de famille roturière » (p. 1re); il ajoute (p. 5) : « Plu-» sieurs familles de Dieppe, nous assure M. Desmarquets, doivent » posséder des actes authentiques dans lesquels le père de Duquêne » a porté et pris ses qualités. L'on m'a dernièrement produit dans » un procès un contrat passé entre mes auteurs et ceux de ma partie » devant Claude Vautier et Pierre Le Roux, tabellions jurés audit » Dieppe, qui finit ainsi : « Le jeudi, dernier jour de janvier 1619, » présens Jacques Miffaut, écuyer, et honorable homme Abraham » Duquêne, bourgeois demeurant audit Dieppe, qui ont signé avec » les parties et tabellions, suivant l'ordonnance. » De cette diffé-

très-fidèle sur une foule d'événements antérieurs à la Révolution dont ils furent les témoins.

[1] Nous fûmes présenté à cette personne, dont le nom nous échappe, par M. Estancelin père, qui nous honorait de sa bienveillance, homme aimable et bon, qui fut longtemps député, et, longtemps assis sur les bancs de l'opposition, ne se leva jamais pour faire un acte violent, pour dire une parole emportée, pour manquer à la modération qui est la force. En 1851, il déplorait avec nous les attaques passionnées d'une certaine opposition qui avait renversé le trône de Louis-Philippe.

ralité de Rouen avaient dans leurs armes, sur le fond d'argent, le lion de sable. — En 1697, un Léonard Du Quesne « hôte de la Croix-Blanche » à la Rochelle, faisant vérifier ses armes, montrait qu'il avait droit de porter « d'argent à un lion de sable lampassé et armé de gueules ». On lui permit de continuer à porter ses armes, mais on ne lui rendit pas la noblesse, sa profession l'excluant du rang des gentilshommes. La branche à laquelle il appartenait, et qui semble être celle à laquelle appartenaient les Du Quesne calvinistes, était sans doute tombée dans la misère, ou peut-être lui-même, par suite d'une infortune non méritée, avait dû renoncer à vivre noblement, pour se mettre au service du public, ce qui arriva à Lardin Du Quesne.

Les Du Quesne marins étaient d'origine noble; ils tenaient à ceux qui, à Rouen et à Pont-Audemer, portaient des armes semblables ou analogues aux leurs, cela nous paraît évident. Quelques Du Quesne nobles aussi ont cru non-seulement appartenir aux Du Quesne de la généralité de Rouen, mais descendre directement du lieutenant général des armées navales de Louis XIV. Nous les avons désabusés. Un d'eux, que nous allâmes chercher à Arnheim, où il habite sur la rive droite du Rhin, et que nous n'eûmes point le bonheur de rencontrer à sa maison du Brink, fut mis avec nous en relations épistolaires[1]. Ce M. Du Quesne, dont le nom est « Du Quesne de Bruchein », répondant à une lettre où nous lui demandions de nous dire si, comme on nous l'avait assuré à Amsterdam, il descendait du grand Du Quesne, et comment s'établissait sa descendance, nous répondit, le 20 août 1851 :

« Mon trisaïeul Jean Du Quesne est venu en Hollande vers 1658 » ou 1659; né en 1606 à Valenciennes, de Jean et de Marguerite » de Hen, il s'est marié en 1634 à Tournay... — L'empereur Napo- » léon Ier m'a reconnu comme descendant de l'amiral et m'a » nommé, à ma dix-huitième année, élève au Prytanée militaire de » La Flèche, lorsque je demeurais avec mes parents à Clèves, » sous-préfecture du département de la Rhoër; mes parents ne

[1] Par M. Guillaume, baron Brakell de Brakell, chambellan de S. M. le Roi des Pays-Bas, et bourgmestre de Lienden, qu'un heureux hasard nous fit rencontrer à Arnheim. M. le baron Brakell de Brakell compte parmi ses ancêtres un de ces grands officiers de marine hollandais qui, un jour, remontèrent la Tamise, au grand effroi de l'Angleterre, Jean de Brakell, dont le nom est écrit dans les documents Braakel, Brakell et Braakell. Jean de Brakell termina une vie de glorieux services au combat de Bévéziers en 1690.

» voulant pas se séparer de moi, leur unique enfant, ont refusé les » grâces de l'Empereur. »

Il est bien évident que Jean Du Quesne étant né à Valenciennes en 1606, ne pouvait être fils d'Abraham II Du Quesne, né en 1610 en Normandie. La question d'origine n'était pas difficile à trancher. Mais à laquelle des familles nobles du nom de Du Quesne appartient M. Du Quesne de Bruchein? Ses armes pouvaient nous mettre sur la voie. Elles sont « d'azur à trois glands d'or, séparés par un chevron d'or », sans rapport avec celles des Du Quesne marins. Ce sont celles d'un Bénédict Du Quesne, écuyer, sieur du Vivier, qui habitait Saint-Malo en 1696; celles aussi d'un Du Quesne, sieur du Mesnil-Normand, maintenu en sa noblesse en 1666 (*Armorial général de France*, Bibl. nat., Ms.; et *Nobiliaire universel de France,* par Saint-Allais). Les Du Quesne de la généralité de Caen portaient les uns « d'azur au chevron d'or accompagné de trois glands d'or », comme Bénédict Du Quesne; les autres « d'argent à un chêne de sinople » (verd) « englanté d'or ». Qu'avaient de commun ceux-ci avec ceux de Rouen? C'est ce que nous ne saurions dire; nous les croirions volontiers sortis de troncs différents, ne se rapprochant que par ce nom : Du Quesne, qui n'est pas plus rare partout que ceux de du Chêne, du Bois, du Pin, du Mont, du Puis et d'autres, formés d'une manière analogue. Mais assez sur cette question de l'origine de notre Abraham II Du Quesne; allons en avant. Bien d'autres difficultés nous attendent, qu'il faudra cependant tâcher de résoudre.

II.

Soit que, mécontent de sa fortune, Lardin Du Quesne eût jugé que, dans le bourg où il vivait pauvre artisan, il ne pouvait rien pour celle de son fils, soit qu'Abraham Ier, les jours de sa première enfance passés dans la maison paternelle, eût été envoyé à Dieppe pour y recevoir une instruction sommaire et se fût épris là du métier de la mer, la vue des navires et le mouvement du commerce maritime ayant frappé son imagination, et l'exemple de quelques compagnons l'ayant entraîné, le jeune homme se décida pour la marine. On ne sait rien de ses débuts, qui furent sans doute ceux de tous les adolescents voués de bonne heure à la profession de marin. Moréri dit qu'il « *apprit la carte marine* », ce qui veut dire peut-

être que, par l'inspection des cartes du littoral de la France, de l'Angleterre et de la Hollande, il apprit à connaître la configuration des rivages, la situation des écueils, la profondeur des rades, l'entrée des ports de ces États fréquentés par les caboteurs de Dieppe. Le pilotage et la conduite des navires furent l'objet de ses études, que perfectionna bientôt la pratique. Mousse, novice, matelot, puis contre-maître et capitaine, Abraham Ier Du Quesne grandit assez vite. Le commerce enrichissait Dieppe; il tourna toutes les facultés de son esprit du côté du négoce, prit un intérêt dans certaines entreprises, une part dans quelques armements, fréta des navires qu'il commanda ou ne commanda point, suivant la circonstance, enfin arriva à cet état heureux d'être un des marchands de la ville les plus considérés, sinon les plus riches. Il en était là lorsqu'il se maria en 1608 ou 1609. Nous n'avons pu nous fixer sur l'époque précise de son mariage; mais nous en jugeons par celle de la naissance de son premier enfant. L'époque de la naissance du marchand, capitaine de navire, est restée inconnue, les registres protestants manquant aux archives de Blangy; mais nous pouvons supposer qu'il devait avoir de trente à trente-cinq ans lorsqu'il trouva son existence bourgeoise assez bien établie pour la faire partager à une femme et à des enfants. Il épousa Marthe De Caux, une fille du village de Luneray qui n'était pas probablement d'une famille sans biens, mais qui était certainement sans noblesse. Par ce mariage, il devint beau-frère d'un Jean Pillon, époux de Jeanne De Caux, qui demeurait à Rouen, où il exerçait la profession de bourcier, comme on le voit par l'acte du mariage de Pierre Pillon, son fils, avec Perette Dauboeuf, mariage annoncé le 1er janvier 1658. (Archives de l'état civil de Rouen. Communication de M. Barabé, archiviste des notaires de Rouen, à qui nous avons l'obligation de renseignements précieux.) Luneray, à vingt kilomètres de Dieppe, était un nid protestant, ayant un prêche toléré; ses archives furent transportées à Dieppe en 1793, et les registres en sont au greffe. M. Duhamel, qui en a la garde, voulut bien, à notre demande, y chercher ce qui pouvait intéresser les Pillon et les De Caux, et le 2 octobre 1851, il nous fit l'honneur de nous écrire :

« Il n'y a, dans nos archives, d'actes de l'état civil de la commune de Luneray, concernant les catholiques, que de 1623 à 1727, et encore y a-t-il des lacunes. Je n'ai rien trouvé dans ces actes qui concernât soit une famille Du Quesne, soit une famille Pillon ou De Caux. »



Les registres catholiques de Luneray conservés au greffe de Dieppe contiennent les actes suivants[1] :

« 24 juin 1633, baptême de Madeleine Pillon, fille de Jean Pillon et de Madeleine de Caux, du Coudray... — 25 juillet 1635, baptême d'Ester, fille des mêmes... — 27 août 1634, baptême d'Anne Pillon, fille de Jean Pillon et de Jeanne de Caux, du Bucquet... — 13 octobre 1640, mariage de Jean Pillon avec Marthe de Caux du Renchay... »

Il est difficile de croire que ces Pillon et ces De Caux, habitant les hameaux voisins de Luneray, soient étrangers au Jean Pillon qui faisait et vendait des bourses à Rouen en 1658, et à Marthe De Caux qui épousa Abraham Ier Du Quesne. Il ne paraît pas téméraire de penser que le Jean Pillon, mari de Jeanne De Caux, qui fit baptiser à Luneray, la paroisse dont le Bucquet était sans doute un écart, une fille qu'on appelle Anne, soit ce Jean Pillon, époux d'une Jeanne De Caux, et beau-frère d'Abraham Ier Du Quesne. De tels rapports de noms ne nous semblent point un simple jeu du hasard. Si l'hypothèse qu'appuie le rapprochement que nous permettent de faire les documents mis sous nos yeux est fondée, comme elle nous paraît l'être, Abraham Ier Du Quesne épousa en Marthe De Caux — la marraine peut-être de celle que nous venons de voir épouser, en octobre 1640, un Jean Pillon — une catholique qui quitta l'Église Romaine pour suivre son mari dans celle de Genève. Nous verrons que Marthe De Caux ne fut point la seule femme qui fit ce sacrifice à un Du Quesne. — Nous retrouverons Jean Pillon, le mari de Jeanne De Caux, en 1660, dans une assemblée de famille. — Tout ce que nous savons sur Marthe De Caux, femme d'Abraham Ier Du Quesne, c'est qu'en août 1665 elle vivait encore à Saint-Sever, près de Rouen, dans une maison qui appartenait à son fils Abraham II Du Quesne, comme elle le déclara dans un acte du 16 août, passé par-devant Maurice, notaire à Rouen, ledit acte disant que « dame Marthe De Caux, veuve d'Abraham Du Quesne, escuyer, capitaine pour le Roy, a reconnu que tous les meubles et ustensiles, linge, vaisselle d'argent et estain, et généralement tous les effets restant en la maison et jardin où elle demeure, au faubourg de Saint-Sever, appartiennent à sondit fils Abraham ». (Acte mentionné dans l'inventaire fait après la mort du lieutenant général Abraham Du Quesne, que nous avons trouvé.)

[1] Nous en devons la copie au dévouement empressé de M. Duhamel, qui affronta, pour nous obliger, l'ennui des longues recherches et la fatigue des lectures difficiles.

Lardin Du Quesne n'eut-il d'enfant qu'Abraham Ier? Nous ne sommes point autorisé à dire qu'il en eut un second; aucun fait ne nous a donné lieu de supposer qu'Abraham Ier ait eu un frère. Voici pourtant ce que nous avons vu — et nous rapportons le fait pour ne rien oublier de ce qui peut tenir à notre sujet. Beaulieu, dans les Mémoires de son voyage aux Indes orientales, insérés au premier volume des Voyages de Thévenot, parle de « Du Quesne et de Le Sec », deux des principaux commis de Grave, commandant du navire *l'Espérance*. Ce Du Quesne était de Dieppe; il mourut pendant la campagne, en 1626. Il y avait à Dieppe plusieurs familles Du Quesne, et nous ne saurions dire à laquelle ce commis de Grave appartenait; si c'est à celle d'Abraham Ier, Lardin, qui avait pour ses enfants une juste ambition, ne voulant pas les confiner dans le métier qu'il faisait lui-même, les envoya à Dieppe aux soins de quelque capitaine ou de quelque marchand de cette ville, afin qu'on les élevât pour une carrière qui pût leur assurer une existence préférable à celle que leur eût procurée la boutique paternelle.

III.

Nous avons dit qu'Abraham Ier Du Quesne se maria en 1608 ou 1609. Le premier fruit de son mariage fut Abraham II. On n'a pu trouver l'acte du baptême de cet enfant; on ignore donc l'époque précise de sa naissance; et, quant au lieu où il vit le jour, tout porte à croire que ce fut Dieppe, où son père était établi, trafiquant et marin, depuis quelques années déjà. Un prêtre dieppois, qui connut certainement les Du Quesne, écrivit, du vivant même du lieutenant général des armées navales, une Histoire de la ville de Dieppe, restée manuscrite, et que notre confrère M. Feret mit à notre disposition. David Asseline, quand il parle d'Abraham II, le nomme toujours « notre Dieppois », d'accord en cela avec la tradition locale qui le fait naître à Dieppe ou au Pollet, ce qui est tout un. 1610 est l'année que tout le monde assigne à sa naissance, et nous verrons bientôt, par la production d'un acte judiciaire, qu'il faut tenir pour vraie l'assertion des chroniqueurs de Dieppe et des biographes venus à leur suite. Les registres sur lesquels furent inscrits les baptêmes d'Abraham II et de ses frères n'ont point été

retrouvés ; peut-être furent-ils brûlés en 1694 avec une grande partie des archives de la ville, dans le bombardement que subit Dieppe du fait d'une flotte combinée de vaisseaux anglais et hollandais.

Marthe De Caux donna à son mari un second fils, peu d'années après la naissance du premier, et un troisième peu après la venue de ce second enfant. Les dates des deux dernières couches de Marthe de Caux nous sont inconnues ; mais nous les placerions volontiers entre 1611 et 1615. Le frère puîné d'Abraham II fut nommé Étienne ; le cadet reçut le nom de Jacob. Étienne est celui que n'ont pas connu les biographes de Du Quesne ; celui qu'entrevit d'Hozier et qu'il plaça à tort dans son croquis généalogique le troisième des enfants d'Abraham Ier, et qu'il sut avoir épousé une demoiselle Monnier ou mieux Le Monnier. Jacob, placé dans ce croquis immédiatement après Abraham II, doit prendre la troisième place dans la liste des enfants d'Abraham Ier, cédant la deuxième à Étienne.

A quel moment de l'année 1610 vint au monde Abraham II Du Quesne ? Probablement dans les premiers mois et avant la mort de Henri IV (14 mai). — La fin de l'année qui venait de donner un premier fils à Abraham Ier Du Quesne fut marquée par un incident qui nous fait voir que le marchand de Dieppe jouissait d'une considération particulière. Voici le fait.

Du Quesne et quelques-uns de ses compatriotes avaient armé un navire d'environ soixante-dix tonneaux, « non point comme pirates, » mais comme vrais marchands, allant en trafic sous le congé et » l'aveu de l'Amiral de France » . Ce navire, commandé par un des associés, le capitaine Deschamps, puis, celui-ci étant mort dans la campagne, par le lieutenant Lambert, alla au Brésil et de là sur les côtes de l'Amérique. Il rencontra, près du cap de Saint-Augustin, une caravelle portugaise chargée de sucre blanc et de six cents pièces de bois de Brésil. Il l'attaqua et la prit dans un combat loyal. Le *Neptune* avec sa prise fit route de retour vers Dieppe. Comme ils allaient atteindre le port, une tempête les poussa sur la côte d'Angleterre, et ils furent contraints de chercher un refuge dans le port de Dartmouth. L'ambassadeur d'Espagne se crut en droit de réclamer la caravelle. Les propriétaires portèrent alors plainte à la cour de France, et la Reine Régente, mère de Louis XIII, adressa, en décembre 1610, une lettre à Jacques Ier, roi d'Angleterre, pour demander la restitution de la prise saisie par l'ambassadeur de

S. M. Philippe III d'Espagne, en vertu d'une commission de l'amiral d'Angleterre,

« Contre la bonne intention des traittez cy-devant faits et renouvellez pour la liberté du commerce entre les communs sujets des deux couronnes, par lesquels il est expressement porté que *tous les bateaux et navires qui seront contraints par la tempeste et injures du temps de se retirer en aucun havre de l'un et de l'autre royaumes, pourront en sortir quand bon leur semblera,* sans aucun empeschement; outre que bien qu'il ait fait » (le *Neptune*) « quelque capture revendiquée par le S^r ambassadeur, au préjudice de l'Amiral de France » (qui avait droit de juger), « ils ne pouvaient, — *comme les Roys prédécesseurs du Roy nostre très cher fils n'ont jamais reconnu le Roy d'Espagne pour roy et seigneur des Indes, y ayant autant de droit que luy, comme tout autre prince,* — sans être astraints, après les jugements, à aucune restitution que par action préalable par devant les officiers, *n'y ayant au delà de la ligne et sur la coste d'Amérique aucune paix,* de sorte que quand leurs sujets s'y rencontrent, le plus fort est le maistre, sans qu'il y eschoit, puis après, répétition sur eux, ce qui est confirmé encore par les jugements que donne tous les jours en pareil cas l'Amiral d'Espagne.

Cétte réclamation, remise au Roi Jacques par M. de la Boderie, ambassadeur de France, eut un premier, mais non pas un entier effet. Le Roi d'Angleterre fit mettre en liberté la caravelle, mais moyennant la caution qu'Abraham Ier Du Quesne donnerait pour le retour de ladite caravelle, si l'amiral d'Espagne en déclarait la prise dûment faite. Du Quesne, au nom de ses associés, alla à Londres pour demander la levée de la caution qu'il avait préalablement déposée; il ne réussit pas. De retour à Dieppe, il sollicita de nouveau l'intervention de la Reine dans cette affaire importante pour le commerce français et pour les armateurs du *Neptune* en particulier.

Marie de Médicis n'hésita pas. M. de la Boderie, dont la mission était finie, le Roi ayant nommé pour le remplacer M. de Villeux, avait appuyé la réclamation de Du Quesne. La Reine Régente avait ordonné qu'on préparât une nouvelle lettre qu'elle enverrait à Jacques Ier, « très-haut, très-excellent et très-puissant prince, son cher et très-aimé beau-frère, cousin et allié. » Cette lettre reproduisait tous les arguments de la première et la fortifiait de raisons nouvelles :

« Comme la dite main levée n'a esté accordée qu'à caution, à cause de l'opposition que faisoit l'Ambassadeur d'Espagne, lequel n'ayant raison de *revendiquer les biens qui sont pris au delà de la ligne,* sur les sujets du

Roy son maistre par ceux du Roy nostre seigneur et fils, attendu qu'il n'y a aucune paix entre les sujets de ces deux couronnes, *ainsi qu'il se peut remarquer par tous les traittez qui se sont faits depuis le Roy François* I[er], encore que toutes fois et quantes que les commissaires de part et d'autre se soient assemblez, ce point ayant esté mü, il n'en soit sorti aucune résolution quelconque, ains a esté arresté verbalement entre les commissaires, que *tous les actes d'hostilité qui se feroient au delà du méridien des Essores (sic) pour l'aval, et tropique du Cancer pour le midy, ne seront sujets à complainte et répétition,* et que les plus forts en ces quartiers là seront les maistres..... Nous attendons de vous en cet endroit l'effet de nostre désir, qui est de commander, comme nous vous en prions, à vostre Amiral et autres juges de descharger les cautions que les marchands prétendant au navire ont baillié pour la délivrance de leur vaisseau et marchandises; et s'il y a quelque complaignant, le renvoyer par devant l'Amiral de France, auquel seul la connaissance en appartient, non à autres... et nous vous assurons de rechef que tout ce qui s'offrira pour vostre contentement et le bien de vos sujets, nous en obseruerons de même, ainsi que vous dira le seigneur de Puisseau, auquel nous avons commandé de vous représenter plus particulièrement l'importance de cette affaire [1]. »

M. de Puisseau dut porter la lettre à Londres et assister M. de Villeux dans les négociations relatives à la mainlevée demandée par la Reine. La lutte fut longue ; mais à la fin le gouvernement anglais reconnut la justice d'une cause que l'Ambassadeur d'Espagne avait espéré gagner, afin d'établir par un précédent — comme on dit aujourd'hui dans le langage parlementaire — les droits de l'Espagne à la royauté sur les mers des Indes occidentales. Du Quesne retourna en Angleterre aussitôt que « Messire Charles de Montmorency, duc » de Danville, Pair et Amiral de France », eut adjugé aux armateurs du *Neptune* la caravelle portugaise « comme estant de bonne » prise ». Ce fut le 10 juillet 1611 que cette sentence fut rendue, à la grande satisfaction des Dieppois, gagnant là un procès qui intéressait tout le commerce maritime du royaume. A Londres, Abraham I[er] Du Quesne se fit rendre les sommes qu'il avait déposées pour la caution exigée indûment, et revint à Dieppe sur le navire portugais qui était rendu à lui et à ses associés.

Pendant que le *Neptune,* achevant sa campagne, faisait son retour

[1] Nous avons donné ces longs extraits des lettres de Marie de Médicis parce qu'ils nous ont semblé contenir quelques notions curieuses, peu connues des personnes restées étrangères à l'étude des anciennes relations de la France avec l'Espagne. Ces lettres se lisent en leur entier dans l'Histoire manuscrite de Dieppe par David Asseline.

en France, Du Quesne préparait un nouvel armement, pour lequel il avait comme associés un nommé Jourdain ou Du Jardin, et quatre autres marchands. Ces commerçants voulaient envoyer des marchandises au Canada, dans le temps où M. de Biencourt, — fils de M. de Poutrincourt, baron de Saint-Just, vice-roi de ce pays, — devait, par ordre de son père, porter des vivres à la colonie. Le navire qui allait faire le voyage appartenait à M. de Biencourt, et Du Quesne, pour lui et ses associés, en avait frété une grande partie ; si bien qu'un contrat avait été passé entre le propriétaire du navire et les locataires de la partie de ce bâtiment suffisante pour contenir leurs marchandises. Les choses allaient naturellement, et M. de Biencourt hâtait son départ, quand survint un incident qui le suspendit et finit par exclure les marchands dieppois.

Henri IV avait promis au Père Coton, jésuite et son confesseur [1], que, pour la conversion des sauvages du Canada, la cour se servirait des religieux de sa compagnie. L'occasion était bonne pour faire passer à la Nouvelle-France quelques-uns des ouvriers qui se dévouaient au travail de la civilisation du pays par la doctrine chrétienne ; le provincial des Révérends Pères, Christophe Balthasar, la saisit, et envoya à Dieppe les PP. Biard et Rémond Massé, avec ordre de s'embarquer sur le navire en partance. Ces religieux apportaient à Dieppe avec eux plusieurs ornements d'église donnés par mesdames de Sourdis et de Guercheville, et une somme de quinze ou dix-huit cents livres, dont le Roi les gratifiait pour les aider dans leur pieuse entreprise. A leur arrivée ils se présentèrent chez M. de Sigogne, gouverneur de la ville de Dieppe, qui régla avec M. de Biencourt les conditions de leur passage. Du Quesne et ses associés, protestants comme lui, devaient naturellement intervenir dans l'arrangement. Il leur déplut qu'un navire où ils avaient un intérêt considérable et qu'ils regardaient pour ainsi dire comme une terre calviniste, portât des membres d'une congrégation religieuse qui iraient propager dans un pays neuf un culte hostile au leur et conquérir au nom du Pape, ce représentant du Christ qu'ils ne reconnaissaient pas, des âmes que les sectateurs de Luther et de Calvin n'avaient cependant point songé à gagner au christianisme.

[1] Pierre Coton, né, dit-on, à Néronde en 1564 (?), mourut à Paris le jeudi 19 mars 1626, entre six et sept heures du matin, et fut enterré le même jour, entre six et sept heures du soir, à Saint-Paul. Il était provincial des Jésuites. (Arch. brûlées de la ville de Paris, Reg. de Christophe Petit, prêtre habitué de Saint-Paul.



Ils déclarèrent donc s'opposer à l'embarquement des Pères, en vertu de leur droit de copropriété ; et ceux-ci quittèrent Dieppe malgré les instances du gouverneur, et, en attendant que la question fût jugée par la Reine, se retirèrent à Eu, dans le collége de leur ordre.

M. de Biencourt, qui avait hâte de partir, le Canada attendant avec impatience les vivres dont était chargé son navire, insistait pour que la Cour prît une prompte décision. Du Quesne et les siens maintenaient leur position, déclarant que, tant qu'ils auraient part au navire comme locataires, les jésuites n'y mettraient pas le pied. La chose fit quelque bruit à Paris. On chercha à fléchir les religionnaires, qui ne voulurent rien entendre ; enfin madame de Guercheville, femme de M. de Liancourt, premier écuyer du Roi et gouverneur de Paris, qui avait l'affaire à cœur, trouva un négociant nommé Raulin, disposé à acheter la part des associés protestants. Ceux-ci résistèrent encore ; mais madame de Guercheville réussit à faire casser le traité passé entre M. de Biencourt et Du Quesne ; celui-ci céda alors ses droits à Raulin, et, le 26 janvier 1611, M. de Biencourt sortit de Dieppe emportant les PP. Biart et Massé vers l'Amérique [1].

La fierté résistante d'Abraham Du Quesne, de Jourdain et de ses autres associés produisit un grand effet à Dieppe, ville qui, de bonne heure, avait compté un nombre assez grand de dissidents de l'Église Romaine. La chose en vint au point qu'à un homme « que l'on rebutait » on disait : « Allons, allons, Biart », ou « Adieu, Biart », ou que seulement on l'appelait « Biart ». C'est David Asseline qui le dit, déclarant l'avoir « souvent entendu ».

IV.

Pendant que les enfants d'Abraham I[er] Du Quesne viennent et grandissent, suivons le marchand, le capitaine, et voyons ce qu'il fait pour leur fortune et leur éducation. Pour leur fortune, il continue ses armements ; pour leur éducation, il leur donne lui-même les premières notions du métier auquel il les destine, ainsi que le font tous ses compatriotes qui ont le même dessein que lui. Il les

[1] Voyez Champlain, chap. 1[er], liv. III de ses *Voyages;* L'Escarbot, *Histoire de la Nouvelle France,* liv. V, chap. 10, p. 663, édit. de 1617 ; *Histoire abrégée et chronologique de la ville, château et citadelle de Dieppe* (Ms. Bibl. de Dieppe); la *Chronique* de David Asseline (Ms., même bibl.); enfin *Mémoire des antiquités de la ville de Dieppe* (Bibl. Nat. Ms. Suppl. fr. 234, 12.)

élève, pour ainsi dire, sur ses navires, dont il leur explique le mécanisme, en apparence très-difficile à comprendre, mais que leur jeune intelligence comprend bien vite. La nomenclature des mâts, des voiles, des cordages, les effraye sans doute un peu d'abord par son étendue qui semble sans bornes; mais leur mémoire est facile et retient aisément les noms de tous les agrès. Cette partie de la langue maritime, qui arrêterait longtemps des enfants et des hommes nés loin des rivages de la mer, ils la savent bientôt, pour ne plus l'oublier; elle a frappé leurs oreilles dès leur berceau. C'est pour eux plus un jeu qu'une étude. La vie de tous les jours dans les bateaux du port et sur les barques qui vont à la pêche non loin des côtes, leur rend familiers le maniement de l'aviron et du gouvernail, la manœuvre des voiles, les mouvements du navire. Sur les chantiers de construction, ils apprennent à connaître par leurs noms, par leurs formes, par leur place dans l'édifice naval, les membres et les bordages qui concourent à la formation du vaisseau, depuis la pièce qui sert de fondement jusqu'au dernier des couples dont se compose le squelette que leur imagination éveillée a tout de suite comparé à celui d'un poisson.

Abraham Ier Du Quesne n'est pas un homme très-instruit; mais il s'occupe de négoce et il sait conduire un bâtiment; il a donc reçu ou il s'est donné une certaine instruction. Il veut que ses fils en sachent autant et plus que lui, car il rêve pour eux un avenir de bien-être et de gloire. Il les veut capitaines habiles ou marchands capables de bonnes spéculations. Les enfants reçoivent donc les leçons que recevaient alors ceux de la bourgeoisie aisée, ce qui constituait une instruction fort courte, à laquelle chaque sujet ajoutait, suivant ses aptitudes, ses goûts, les circonstances ou les nécessités de sa profession. Nous ne connaissons point de lettres d'Étienne Du Quesne, non plus que de Jacob; mais d'Abraham II nous en avons lu un très-grand nombre. Elles nous apprennent que ce Du Quesne écrivait comme la plupart des nobles et des bons bourgeois de son temps, avec une facilité assez grande. Quelquefois l'esprit et la chaleur élevaient son style et le coloraient. Quant à l'orthographe, il en faisait le cas qu'en faisaient en général les hommes de son époque; il ne s'arrêtait pas devant les difficultés qu'elle lui opposait et les franchissait bravement, se faisant des règles au gré de son caprice, ou plutôt, ne soupçonnant pas ces difficultés, il laissait aller au hasard sa plume involontairement irrespectueuse à l'égard

des conventions que n'osaient braver les écrivains de profession. Les lettres d'Abraham II sont intéressantes; pleines de faits ou de discussions curieuses, elles fatiguent d'abord par l'inattendu de leur orthographe — excellente d'ailleurs, si on la compare à celle de quelques-uns de ses contemporains, et, par exemple, du duc de Beaufort —; mais on finit par les lire couramment, par les goûter pour le bon sens qui est toujours au fond, par la franchise qu'elles affirment, par la forme souvent originale et piquante qui y assaisonne la raison. Le Normand est toujours là avec ses qualités de finesse, sa vivacité d'argumentation et sa tenacité dans la défense de ses intérêts personnels, ou seulement de ses opinions.

Les jeunes Du Quesne furent élevés chez leur père ou dans quelque école de réformés et non dans une de ces Académies qui, à Paris, recevaient les fils des « honnêtes gens », ainsi qu'on nommait les gens de la cour et ceux d'un monde élégant et riche, hommes de loisir qui, dès leur tendre enfance, étudiaient le code des belles manières, et pour qui Nicolas Faret écrivit *l'Honnête homme* ou *l'Art de plaire à la cour*. Assurément ils apprirent le maniement des armes dont ils devaient se servir à bord et dans les rencontres périlleuses que multipliaient les passions de la guerre civile et les haines religieuses; mais rien des arts élégants ne dut leur être enseigné. Ils négligèrent probablement la danse, ou s'ils dansèrent pour s'amuser, comme de jeunes garçons qui se plaisent aux exercices du corps, ce ne fut pas un maître à danser de Paris ou un des baladins en titre d'office de Sa Majesté Louis XIII qui leur montra les pas à la mode. Ils montèrent certainement à cheval, le cheval étant le commun véhicule de tout ce qui voyageait; mais, s'ils manièrent avec adresse un bidet normand, ce ne fut certainement pas à la manière des élèves d'Antoine Pluvinel, le maître d'équitation du Roi et de toute la haute noblesse[1].

Quelle fut, dans leur éducation, la part de Marthe de Caux? Probablement celle qui partout revient aux mères, la lecture et l'enseignement religieux, au moins dans ses éléments essentiels. Nous ne savons rien du caractère et des vertus de la femme d'Abraham Ier Du Quesne, mais nous supposons qu'elle ne manqua pas à ce devoir de la mère de famille, que, plus tard, Molière devait définir ainsi :

Former aux bonnes mœurs le cœur de ses enfants.

[1] Sur Faret et Pluvinel, voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, pp. 564 et 978.

à Du Quesne? Nous ne savons. Tout ce que nous avons pu apprendre, c'est que son titre de « capitaine en la marine du Roi », il le déclina dans un procès criminel qui fut jugé en 1626 par le Parlement de Rouen. Un conflit dont nous ne connaissons pas la cause, les documents que nous avons vus dans les archives du Parlement n'ayant pu nous en instruire, motiva une plainte de Du Quesne et d'Edme Clinchamp, son serviteur, contre MM. René Du Castel et Joseph de La Treille, tous deux « capitaines en la marine ». Ceux-ci, dans une rixe — à terre ou à bord? — avaient maltraité Du Quesne et plus encore Clinchamp, qui avait été blessé, et aussi Jean Le Marchand, valet de navire, qui en mourut. A la plainte de Du Quesne et de Clinchamp, MM. de La Treille et Du Castel ripostèrent par une plainte. Le juge de l'Amirauté de Dieppe fut favorable à ces derniers et condamna Du Quesne, qui se pourvut en appel par-devant la Cour de Parlement à Rouen. Une information fut faite, le 25 novembre 1625, et mandement de prise de corps fut décerné contre Du Castel et La Treille, le 31 décembre. Ils obtinrent leur élargissement moyennant caution donnée de se présenter; enfin la Cour rendit, le 12 février 1626, l'arrêt suivant :

« Tout considéré, il sera dit que la Court, pour les cas résultants du procès, a condampné et condampne les dits Du Castel et de la Treille, en vingt liures d'amende envers le Roy, soixante liures d'interests et des despends du procès envers les dits Du Quesne et Clinchamp, desquels amende et interest iceulx Du Castel et de La Treille seront prenables sollidairement; et faisant droit sur l'appel dudit Du Quesne, ladite Court a mis et met ladite appelation au néant, a ordonné et ordonne que ce dont est appelé aura son plein et entier effect, et a renvoyé et renvoye lesdites parties au siége de l'Amirauté à Dieppe, pour procéder ainsy qu'il appartiendra, la taxe desdits despens par devant ladite Court réservée. » (Signé) Faucon, Mahaut. (Archives de la Cour de Rouen, Reg. de la Tournelle, Rapports du 9 janvier 1626 au 31 mars suivant.)

Nous ne voyons pas quelle suite eut cette affaire devant les juges de l'Amirauté; mais elle importe peu; Abraham Ier Du Quesne avait d'autres intérêts en ce moment, et nous devons nous en préoccuper comme il s'y attachait lui-même.

Le 26 avril 1624, le Cardinal de Richelieu était entré au Conseil du Roi, que présidait le Cardinal François de La Rochefoucauld. Ce jour l'avait fait premier ministre et en réalité le maître de toutes choses dans le royaume. Le commerce et la marine qui le protége étaient, parmi les grands détails de son administration, de ceux



sur lesquels il avait les yeux toujours ouverts. La marine le touchait fort, parce qu'elle pouvait l'aider à réduire les puissances maritimes, jalouses de la grandeur de la France, à reconnaître son empire. Henri II de Montmorency, alors Amiral de France, était jeune, ardent; il servait bien le Roi; le 25 septembre 1625, il avait pris noblement part au combat naval que la flotte royale avait gagné contre les Rochelois, et avait fait preuve d'une intelligence très-sage et très-prudente en voulant assister au combat sur le vaisseau amiral des Hollandais, « sous prétexte de vouloir apprendre son métier de l'amiral Honthain, mais en réalité pour observer cet officier, dont il se méfiait. » (*Histoire des traités de paix,* in-fol. Amsterdam, 1725, t. 1er, p. 340[1].) Ces mérites de l'amiral, Richelieu les recon-

[1] « Le sieur de Soubise n'avoit point voulu accepter la paix que Louis XIII avait accordée, en 1622, à ceux de la Religion réformée. Il s'étoit saisi dans le port de Blavet » (aujourd'hui Port-Louis) « de quelques vaisseaux avec lesquels il exerçoit plusieurs brigandages sur les côtes de Bretagne, de Poitou et de Guyenne, et il engagea dans la suite les Rochelois dans son parti. Le Roi, pour les ranger à leur devoir, résolut d'employer contre eux la flotte que les Hollandais avoient promise au comte de Lesdiguières. Dans cette vue, l'Ambassadeur de France auprès des États Généraux, fit un traité avec eux, le 12 avril 1625, par lequel ils promirent de mettre en mer leurs vingt vaisseaux pour le service du Roi, et convinrent que Sa Majesté *mettroit sur douze de ces vaisseaux des capitaines et des soldats françois, qui obéiraient néanmoins à l'amiral de Zélande,* nommé Hautain (*sic*). » (*Hist. des Traités de paix.*)

Cette précaution, Richelieu l'avait prise par défiance contre les Hollandais, qui, protestants, allaient servir contre les protestants de La Rochelle. Ils furent fidèles à leurs engagements; aussi les Rochelois les attaquèrent-ils avec fureur. — Les vingt-cinq vaisseaux fournis par la Hollande étaient le principal de l'armement que le Roi allait opposer à Soubise, et que Richelieu annonçait, le 13 mars 1625, à l'Archevêque de Lyon :

« Monsieur, quelques jugemens que vos spéculatifs de Rome facent de l'entreprise de M. de Soubize, j'espère qu'il ne nous fera point de mal. Le Roy, pour empescher l'effect de son dessein, arme trente vaisseaux, chacun de cinq cens tonneaux, lesquels sans doute le rangeront par la force à ce à quoy il deuroit naturellement se porter par deuoir. Outre cela, Sa Majesté, pour oster le moyen à ceux de la Religion Prétendue Réformée qui, désireux du trouble, voudroient remuer aux lieux où ils estiment estre les plus forts, met sur pied, en Languedoc et en Poitou, six mille hommes de pied et cinq cents chevaux en chacune des deux provinces. Sa Majesté establissant cet ordre pour assurer son Estat, continüe toujours aux résolutions qu'Elle a prises pour le dehors, et quoy que tant d'affaires qu'Elle a tout à la fois sur les bras l'engagent à des despenses excessiues, si est-ce que, par la grâce de Dieu, elle a moyen de les supporter sans s'incommoder, ayant pour y satisfaire assuré plus de dix millions cette année. C'est ce que je vous fais dire sur ce subiect, vous coniurant de me croire véritablement... » (Minute de la main du Cardinal, pièce n° 80, volume des *Lettres* servant à l'histoire depuis 1617 jusqu'à 1627; Bibl. Nat., Ms. Saint-Germain-Harlay, n° 343.)

L'amiral de Zélande n'avait pas vu sans regret que la majorité de ses vaisseaux

naissait; mais déjà, pour commencer à mettre à exécution son projet de ruiner les hautes prétentions de la noblesse, il lui plaisait de lui enlever une des grandes charges du royaume, de supprimer l'Amirauté, qui pesait sur la marine, étant toujours dans les mains de grands seigneurs étrangers aux choses de la mer, et de s'attribuer à lui-même les pouvoirs de l'Amiral, en se faisant — ce qui avait l'air plus modeste — Grand Maître Surintendant de la Navigation et du Commerce. Ce coup d'État, qui dut surprendre toute la Cour, et que le Roi avait préparé en rachetant à M. Henri de Montmorency son Amiralat, au prix de *douze cent mille livres*, dit-on, ce coup d'État, le Cardinal l'avait fait, en octobre 1626, et l'enregistrement des lettres données par le Roi pour cet établissement nouveau n'avait eu lieu que le 18 mars 1627. L'acte hardi de Richelieu — il était en passe de tout entreprendre — était très-sage. Le Grand Maître pouvait agir librement, aucun contrôle ne devant le contrarier, aucun mauvais vouloir ne venant paralyser son action. Il avait mené les affaires de la marine jusque-là, en s'appuyant sur la Reine; mais à tout ce qu'il faisait, il fallait l'attache de l'Amiral, que celui-ci

— douze sur vingt — eussent des garnisons et des capitaines français. Sa répugnance se comprend à merveille. Il resta au service du Roi de France plus longtemps qu'il n'aurait voulu, et à la fin il écrivit à Messieurs des États généraux :

« Messieurs, je vous priaj il y a quelques jours de me procurer mon congé du Roy, ce que » (je) « fais encor plus ardâment asteur » (à cette heure) « voyant les députés de la Roschelle retournés sans auoir optenu la paix. » (Au mois de novembre) : « Craignant asteur que mes Seigneurs et Messieurs ne soyent contraints par quelque nécessité, comme ils furent l'année passée, à céder le commandement de douze de leurs vaisseaux à capn̄es françois, ie vous dis librement que cela estant que ie trouve que ne pourois deseruir ma charge auecq bone conscience, et sy cōme iay dit mes dits Seigneurs fussent encore contraints de céder au temps, je vous diray, soubs correction, que l'on me pouroit enuoyer en Angleterre pour empescher la sortie de M. de Soubize. Aussi, si le Roy demeure résollu que le voyage de la mer Méditerranée se face » (par un traité antérieur à celui qui avait prêté vingt vaisseaux à la France, les Hollandais devaient aller à Gênes se mettre aux ordres du duc de Savoie, qui consentit au retard nécessité par la campagne contre Soubise) « il est tantost temps que hasteur » (à cette heure) « me retourne vers nos quartiers pour nous y resquiper, ce qui nous est grandement nécessaire. Je ne doubte pas, Messieurs, que vous aurez esté aduertis de Messeigneurs qu'ils ont fait retourner sur les costes de Flandres tous les veisseaux qu'on y auoit enuoyés soubs le comandement des sieurs de Mantin et Guast, lesquels, à cause des trouppes françoises, n'ont pu tous partir et ont été contraints de laisser encor deux de nos vaisseaux, tellement qu'il y a présentement à ceste garde que quatre vesseaux, deux François auecq les nôtres...

(Signé) » Houtbain.

» A la radde de Saint-Martin, le 19e décembre 1626. » (Bibl. Nat. Ms. Saint-Germain-Harlay, n° 343, pièce 94.)

ne refusait guère, mais qu'il fallait demander, ce qui amenait des retards dans l'exécution et humiliait le Ministre. Le Cardinal n'avait pas voulu, d'ailleurs, que la Grande Maîtrise de la navigation fût onéreuse à la couronne; il n'avait prétendu retirer de sa charge que le cinquième des prises, attribué jadis à l'Amiral; quant aux gages, traitements et revenus fixes, il les avait refusés. Aussi, à la tête d'un « Estat des officiers de la marine, 1626 » (Vieilles arch. de la Guerre, vol. 12, pièce 95), on lit :

« Le Grand Maistre, chef surintendant général du commerce de France... *Néant.* » Ainsi, sur un État de la Marine (Arch. de la Mar. 1627-40), on lit : « Le Grand Maistre, chef et superintendant général du commerce de France, mon dit sieur Cardinal de Richelieu, *Néant,* pour ce que *la création de sa charge est sans gaiges, aiant supplié Sa Majesté qu'elle finst ainsy, quoique par sa bonté elle ne le désirât pas...* »

Le 20 janvier 1627, le Cardinal écrivait à M. de Machault :

« Pour le regard du pouvoir que Sa Majesté a eu agréable que j'eusse, je puis dire en vérité qu'il est si modéré, qu'il est impossible qu'il le soit davantage pour auoir lieu de la seruir, puisque je n'ay desiré aucuns gages ni appointements pour n'estre point à charge à l'Estat, et que l'employ de la guerre » (sur mer) « est réserué à ceux qui en seront estimez dignes, et je puis adjouster sans vanité que l'ouuerture de n'auoir point de gages est venue de moy et que Sa Majesté faisoit difficulté, etc. » (Bibl. Nat., Ms. Baluze, paquet 4, numéros 2 et 3.)

S'il avait désiré que la Grande Maîtrise fût sans traitement annuel, Richelieu n'avait pas voulu qu'elle affectât une modestie à laquelle personne n'aurait cru. On en voit la preuve dans « l'inventaire du navire du Roy nommé le *Saint-Louis,* de mille à onze cents tonneaux ». Ce navire avait « 28 pièces d'artillerie de fonte verte, 26 de 24 livres de balle, et 2 de 12 livres »; il avait de plus « six pièces de canon de fonte verte marquées *des armes du Roy et de M. le Cardinal,* tirant 36 livres de balle ». Le Grand Maître voulait bien que ses armes fussent à côté de celles de Louis XIII sur des pièces de canon; mais il ne prétendait pas qu'elles parussent sur les pavillons du *Saint-Louis,* ou même que le vaisseau, parmi ses pavillons, en eût un aux armes de Richelieu; aussi lit-on dans l'inventaire en question : « Un grand pavillon derrière » (pavillon attaché à un bâton planté sur la poupe) « de damas *rouge* avec les armes du Roy; un pavillon d'en haut » (hissé au grand mât) « de taffetas *blanc;* deux flammes » (longues flammes fourchues) « de taffetas *bleu,* pour

la misaine et le beaupré. » (Vieilles archives de la Guerre, vol. 12, p. 94[1].)

Avant que le titre de Grand Maître lui eût donné sans partage l'absolu pouvoir sur les choses de la marine, le Ministre dirigeant — on pourrait dire le Ministre unique, parce que tout passait sous ses yeux et par ses mains — afin de s'affranchir plus tard de l'obligation d'avoir recours à l'Angleterre et à la Hollande pour se composer des escadres au besoin, et en attendant la création et l'organisation de chantiers dans les ports de France, avait conseillé au Roi de faire construire en Hollande, où étaient alors les meilleurs charpentiers, un certain nombre de vaisseaux solides et bons voiliers. Au milieu de l'année 1626, l'œuvre était en train, et, au mois de novembre, cinq des navires construits en Hollande arrivaient au Havre de Grâce (Lettre du Roi au chevalier Isaac de Razilly; Paris, 24 novembre 1626). Tous les bâtiments faits en Hollande pour la France n'eurent pas le même bonheur; en 1627 ou 1628, les Anglais allèrent brûler au Texel les vaisseaux construits à Amsterdam, et prêts à partir pour les ports de Normandie[2]. Le Cardinal avait ordonné qu'on bâtît des galiotes, et, le 10 décembre 1626, il écrivait à M. de Razilly :

« Le marché des cinq galiotes de Dieppe est passé et le tiers du prix dont on est convenu payé. Je vous prie de vous souvenir que vous m'avez promis que dans la Saint-Jean il y en aurait douze faites en Normandie. »

On était brouillé avec l'Angleterre, qui traitait fort mal les catholiques et n'exécutait point les conventions faites avec la France, au

[1] Le lecteur aura remarqué sans doute, avant que nous ayons attiré son attention sur ce détail, que les couleurs des trois enseignes du *Saint-Louis* sont différentes, et que leur réunion compose celles des livrées du Roi, qui ne sont autres que le tricolore de notre pavillon actuel. Le pavillon blanc qui flottait à la tête du grand mât était le pavillon de la France depuis Charles VII. Le pavillon de poupe, sur le vaisseau que pouvait monter le Roi, était rouge et armorié; la bannière de poupe de la galère réale était de taffetas cramoisi chargé de fleurs de lys sans nombre. Cette galère portait, au reste, une flamme aux trois couleurs du Roi. (Voir notre Mémoire sur le pavillon national. *Moniteur de l'armée*, 5 et 10 août 1843.)

[2] « Il est vray que les havres des souverains doivent être sacrés aux étrangers; cependant le deffunct Admiral Tromp deffit la flotte d'Espagne commandée par Oqendo soubz le canon des forteresses d'Angleterre, et les Anglois vinrent brusler, en 1627 ou 1628, dans le Texel, les vaisseaux que le feu Roy, père de Sa Majesté, auoit fait bâtir à Amsterdam, sans que le feu Roi d'Angleterre » (Charles Ier) « d'une part, ny les Estats de l'autre, en ayent tesmoigné aucun ressentiment. » (Lettre de M. Janot à Colbert, de Middelbourg, le 28 août 1665. Bibl. Nat. Ms.)



sujet de la composition catholique et française de la maison de Henriette, femme du Roi d'Angleterre. Une flotte anglaise, revenant des côtes d'Espagne, avait capturé des navires français; on n'était pas en mesure de déclarer la guerre; mais on pressait les constructions pour avoir à la mer des bâtiments capables « d'empescher (les Anglais) de dépréder impunément nos marchands », ainsi que le disait Richelieu à Razilly. Les capitaines français qui voulaient courir sus au commerce anglais et qui demandaient au Grand Maître la permission d'armer en course étaient les bien accueillis. Du Quesne, qui, dès le commencement de la brouille, avait mis dehors pour chercher noise aux Anglais et en avait amené à Dieppe, demanda à armer une patache à lui appartenant, pour continuer la guerre à son profit, et, le 5 juillet 1627, le Cardinal, qui ne l'avait pas contraint, tout capitaine entretenu par le Roi qu'il était, à prendre part aux luttes contre M. de Soubise, et voulait l'affectionner au parti royaliste en le ménageant, lui fit délivrer un congé « d'équiper et armer en guerre la patache nommée *le Petit Saint-André*, du port de soixante-dix tonneaux, et de prendre la mer ». (Ce congé est cité dans un arrêt du 1er décembre 1627, dont nous parlerons tout à l'heure.) Abraham Ier Du Quesne se hâta, et bientôt il fut prêt à mettre à la voile.

VI.

Les armements en course que favorisait le Cardinal étaient un auxiliaire qui avait son importance dans le plan conçu par le Ministre pour le développement de la marine. Ils devaient retenir les matelots qui, faute d'emploi dans les ports français, allaient servir à l'étranger, en même temps qu'ils permettaient aux armateurs protestants — modérés dans leur opposition ou ralliés au gouvernement du Roi — de continuer leur négoce tout en faisant la guerre aux ennemis de l'État. Richelieu avait fait accueillir à l'assemblée des notables, ouverte le 2 décembre 1626, la proposition : 1° d'entretenir toujours sur l'Océan quarante-cinq vaisseaux de guerre [1], qui pourraient coûter pendant la paix de douze cent mille à treize cent mille livres; 2° d'augmenter dans la Méditerranée le nombre des galères qui rendaient de grands services sur cette mer intérieure. L'assemblée avait été unanime pour la réalisation de ce projet, qui reçut la sanction

[1] Édit du Roy pour l'entretien de quarante-cinq vaisseaux du port de quatre à cinq cents tonneaux. (Bibl. Imp. Ms. vol. 203, p. 87 des Cinq cents de Colbert.)

du Roi, et, s'adressant à Louis XIII par la bouche de l'Évêque de Chartres, Monseigneur Éléonor d'Étampes de Valençay, avait résumé son opinion sur ce chapitre important en disant : « On ne peut, sans la mer, ni profiter de la paix ni soutenir la guerre. »

Le moment était donc bon pour les Dieppois, qui s'étaient acquis une certaine renommée par la course autant que par leur habileté dans le commerce et leur hardiesse dans les longues navigations et les découvertes lointaines. Des quarante-cinq vaisseaux qui devaient porter le pavillon du Roi sur l'Océan, il pouvait y en avoir un pour Abraham Ier Du Quesne, capitaine entretenu en la marine du ponant; oui, mais il fallait quelque chose qui le désignât particulièrement à la faveur du Ministre Grand Maître de la navigation. Ce quelque chose, Du Quesne espérait bien l'acquérir. Il complétait son petit équipage, donnait un radoub au navire, dont il faisait suiver la carène, afin d'augmenter sa marche, que retarderaient le goëmon et les coquillages attachés aux bordages immergés; il visitait sa mâture et son gréement, se munissait de bonne poudre et de boulets pour les canons en petit nombre composant son artillerie, et embarquait les provisions de bouche pour une campagne qui ne devait pas être bien longue, mais que le mauvais temps pouvait prolonger cependant plus qu'il ne le supposait.

Le *Petit Saint-André* était un bâtiment léger, rapide, du nombre de ceux qui servaient aux escadres de barques d'avis et, comme on disait « d'espies ». Les pataches allaient à la découverte, observaient, épiaient les mouvements de l'ennemi et revenaient aux escadres ou aux ports rendre compte de ce qu'elles avaient vu ou appris. Les marchands s'en servaient; leurs bonnes qualités, leur solidité les leur rendant précieuses[1]. Le *Petit Saint-André* était bon marcheur

[1] S'il y avait des pataches petites, il y en avait d'assez grandes, assez bien armées. Lorsque M. de Razilly, voyant pour la première fois la *Couronne*, qu'il devait monter bientôt, dit que son vaisseau Amiral qu'il allait quitter était comme la patache du vaisseau géant qu'on venait d'achever. Il prétendait, par cette hyperbole, louer la grandeur du navire qui passa, pendant un certain temps, pour le plus considérable des bâtiments de mer. — L'origine du mot *Patache*, qui se retrouve avec des formes variées dans le hollandais, l'italien, l'espagnol, le portugais, l'allemand, le basque, le celto-breton et l'arabe vulgaire, est inconnue. Nous le ferions venir volontiers de l'arabe *Batas*, que nous trouvons dans la chronique d'Aboulfeda (T. IV, p. 100), où, sous l'année 1189, il est question du siége de Saint-Jean d'Acre par les Croisés. Le chroniqueur raconte que la flotte égyptienne, entrant dans le port, enleva une batas française. — Les pataches modernes avaient trois mâts verticaux et un beaupré. — (Voir notre *Glossaire nautique*, art. Patache.)



et portait bien la voile; il avait un capitaine sûr de lui-même, prudent à l'occasion, vigoureux, expérimenté, et un lieutenant qui promettait de devenir un homme. Car il était encore à peu près un enfant.

De taille un peu au-dessus de la moyenne, blond et portant jusque sur ses épaules une longue chevelure dorée, il avait les yeux bleus [1]; mais de ces yeux sortaient, à de certains moments, des éclairs de fierté et de force annonçant un caractère ferme et peu facile. Ce lieutenant, qui avait environ seize ans, n'en était pas à sa première navigation. C'était Abraham II, le fils aîné du capitaine Abraham I[er] Du Quesne. Il avait de l'ardeur, aimait le péril, savait obéir alors, et se sentait capable de commander.

La patache détacha un soir les amarres qui la retenaient au quai, descendit avec la marée entre les deux jetées du port et prit le large, accompagnée par les vœux de toute la ville maritime, et envoyant

[1] Il a plu à M. Eug. Süe (*Histoire de la Marine*) de faire d'Abraham II Du Quesne un homme de roman, « de taille moyenne, maigre et nerveux, ayant le teint jaune et « bilieux, les sourcils gris, incessamment froncés sous sa *perruque noire*, et portant « une large moustache blanche, presque toujours agitée sur une lèvre dédaigneuse ». (T. II, p. 281.) Un portrait authentique, contemporain du héros, celui peut-être même dont se servit Edelinck pour le portrait gravé que l'on connaît, et dont le graveur accentua fortement les traits, afin de vieillir l'illustre marin, donne un démenti à ce signalement de fantaisie, qui n'a, du portrait d'Edelinck, que la moustache blanche. Un passage de l'inventaire fait après la mort de Du Quesne, et dont nous parlerons à la fin de cette étude, dément aussi le signalement arrangé par le romancier; on y voit figurer « deux perruques blondes mêlées de cheveux blancs ».

Le peintre inconnu du portrait à l'huile dont nous venons de parler a représenté Du Quesne à l'âge d'environ cinquante ans, les cheveux, les sourcils et les moustaches blonds. Il est infiniment probable que le Lieutenant général, dans sa vieillesse, n'affecta point la perruque blonde, pour suivre la mode donnée par les petits marquis que raillait Molière, et qu'il n'eut point la prétention de se signaler à la Cour par

Le mérite éclatant de sa perruque blonde.

Il avait une originalité et une renommée acquises qui le dispensaient de recourir au moyen en usage chez les habitués de l'antichambre royale. Le portrait que nous supposons avoir pu être traduit par Edelinck, morceau fort estimable, sinon excellent, a tous les caractères de la vérité, et l'on peut en affirmer la ressemblance avec le modèle, puisqu'il ressemble tout à fait à celui d'Edelinck. Il appartient à M. le général de division d'Hugues, qui a épousé une fille de la maison Du Quesne, laquelle a apporté dans sa maison la peinture qui était chez son grand-père. — Du Quesne, Tourville, Château-Renault et Jean Bart furent tous quatre des blonds aux yeux bleus. On n'a pas encore osé coiffer de la grosse perruque noire le beau chevalier de Tourville, ni lui donner une moustache formidable et l'air matamore que le théâtre et le roman ont prêtés à Jean Bart; mais M. Eug. Süe n'a pas cru pouvoir se dispenser de faire un personnage de mélodrame d'Abraham Du Quesne. Le tour de Tourville viendra. (Voyez sur Jean Bart notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, p. 1231.)

des adieux de la voix et du geste à un groupe tout en larmes, groupe composé d'une femme et de deux garçons grandelets : Marthe de Caux et ses fils Étienne et Jacob Du Quesne. Le navire partait, à la tombée de la nuit, pour se trouver au jour naissant sur la route des Anglais qui gagnaient les côtes d'Angleterre ou les parages des Flandres. Pendant quelques jours, la croisière établie le long de la côte de Normandie ne lui rapporta rien. Abraham Ier Du Quesne, indisposé au moment du départ, mais pressé par le besoin de mettre à profit le congé du Grand Maître, tomba tout à fait malade et garda forcément le lit. La patache obéissait donc au jeune Abraham II. Allait-elle rentrer à Dieppe pour attendre le rétablissement de son capitaine? Non. Celui-ci espérait que son mal durerait peu, et le *Petit Saint-André* courait au large.

Les choses en sont là, quand, du haut de la mâture du navire, on signale des voiles sous le vent. Ce sont trois navires d'une forte apparence. Qui sont-ils? Anglais ou amis?... Que se passe-t-il alors dans la chambre d'Abraham Ier? Ne vous semble-t-il pas entendre ce court dialogue : « Père, trois navires à quelques milles de nous! » — Gros? — Oh! pas trop. Je vais d'ailleurs les reconnaître. — » Bien, mais sois prudent. Quand tu seras près d'eux, fais-moi avertir » par le valet du navire. — Soyez tranquille, père, je réponds de » tout. » A l'instant la patache se couvre de voiles et met le cap sur les navires, qui prennent chasse sans arborer leur pavillon. Le *Petit Saint-André* gagne à vue d'œil ceux qu'il poursuit, et, au lieutenant qui l'encourage de la voix comme il ferait d'un cheval trop lent, il semble qu'il soit immobile. Enfin il est à portée de canon, et Abraham II, avant d'avertir son père, tire à boulet sur le plus voisin des trois fuyards. Celui-ci tire à son tour, mais sans s'arrêter. La patache l'atteint; le combat devient plus vif; les feux se croisent; la mousqueterie répond à la mousqueterie ; Du Quesne aborde enfin l'étranger, saute à bord, se rend maître du capitaine, et force l'équipage hollandais — car le bâtiment capturé est un vaisseau de la Hollande, avec laquelle on n'est pas en guerre, mais, en fuyant devant un navire français, il a montré assez qu'il fait un métier défendu par les traités entre les deux nations —, et force l'équipage hollandais à mettre bas les armes, ainsi que le pavillon tardivement arboré. Pendant qu'on retient sur le pont le capitaine étranger, Abraham II descend dans la cabine de la prise et se saisit de tous les papiers du bord. Il laisse quelques Dieppois sur le bâtiment capturé, fait instal-

ler une remorque de son bord au bord du hollandais, puis vient rendre compte à son père de tout ce qui s'est passé. — « C'est bien, » mon garçon, bien. Je suis content de toi ! Retourne à Dieppe, où » ta mère nous attend. »

Ceci se passait le 5 ou le 6 août 1627. La patache rentrait au port, tirant après elle le gros hollandais, dont le pavillon humilié se baignait dans la mer, traîné comme l'étendard d'un vaincu derrière le char du vainqueur. Qui dira la joie de Dieppe, les douces larmes de Marthe de Caux, fière d'un fils qui a si bien débuté, l'orgueil du père, heureux de l'issue d'une entreprise téméraire, heureux de sa maladie qui a révélé un héros dans un adolescent novice ? Le bonheur est un grand médecin. Abraham Ier, bientôt guéri, fait au lieutenant de l'Amirauté son rapport sur ce qui s'est « passé au voyage par luy faict en mer pour courir sus aux nauires » de guerre ennemys et pirates ». Ce rapport du 9 août 1627 est visé dans l'arrêt du 1er décembre 1628, dont nous parlerons tout à l'heure.

Abraham Ier demande, le 16 novembre, à la Cour de Rouen, qu'il soit ordonné au lieutenant de l'Amirauté de Dieppe de « passer » outre au jugement de la prise faite en mer par ledit Du Quesne » d'un navire hollandois chargé de partie de marchandises déprédées tant sur les marchands françois que espagnols, et autres » marchandises défendues par les ordonnances ». La Cour, « ouys Bauldry pour Du Quesne, et ensuite le procureur général, renvoie l'instance présente par-devant le juge de l'Amirauté de Dieppe et appointe les parties au Conseil et dit qu'elles cloront (*sic*) dans trois jours pour leurs prétentions ». L'affaire est appelée le 24 novembre, puis continuée le 27, et voici ce qui se passe à cette dernière audience :

« Faict entrer Louis Granger, interprette juré en la langue angloise, de luy pris le serment de bien et fidellement interpretter en françois un escrit à luy monstré, qu'il a dit estre un passe-port escrit à Sallé ; luy retiré et lecture faicte du procès, ouy le procureur général du Roy, lequel a dit, veu ce qui résulte du procès, qu'il ne voulloit empescher la déliurance estre faicte audit cappitaine Duquesne (*sic*) de sa prise, le dixiesme pour le droit de l'Amiral déduit, sy faict n'a esté.

» Le dit cappitaine Duquesne père faict entré, juré de dire vérité, a dit que *ce n'a été luy qui a faict la prise*, AINS SON FILS ; néantmoins a donné connoissance de tout ce qui s'est faict et en est assuré. A dit, sur ce interrogé, qu'il n'a pas cognoissance qui a pris le congé » (le congé donné au

capitaine hollandais), « et que son filz a représenté en justice tout ce qui est au procès, disant que son filz est de présent à Dieppe. » (Reg. secret du parlement de Rouen, du 12 novembre 1627 au 6 septembre 1628, p. 20 et 21. Arch. de la Cour d'appel de Rouen.)

Le 29 novembre, le procès continue :

« A esté faict entrer Abraham Duquesne (fils), lequel juré de dire vérité *a dit estre aagé* DE DIX-HUIT ANS ou environ et *estre cappitaine dans un navire pour le seruice du Roy*. — Dit qu'il n'a veu aucun passe-port autre que un passe-port anglois et des congez qu'il a représentés, *et que les deux navires* qui estoient auec celuy qu'il auoit pris s'estoient sauuez à la coste d'Angleterre. » (Reg. cité, p. 23.)

Le procès continué, le 1er décembre 1627, la Cour visa d'abord le Congé donné par le sieur Cardinal de Richelieu, Grand-Maistre, etc., au capitaine Du Quesne d'équiper et armer en guerre sa patache nommée *le Petit Saint-André,* du port de soixante-dix tonneaux, et se mettre en mer avec le pouvoir contenu en son dit congé, du 15e juillet dernier, signé : Armand, Cardinal de Richelieu, contre-signé par ledit seigneur Martin (secrétaire de la Grande Maîtrise) et scellé en cire rouge. La Cour visa ensuite un extrait du rapport de Du Quesne père, sur son voyage, puis son arrêt du 15 octobre, qui remettait le navire capturé à la garde de « bourgeois de Dieppe sûrs et solvables » ; puis encore trois congés en hollandais,

« délivrés tant par le feu prince d'Orange que par le feu bourgmaistre de la ville de Winderies (*sic*) au pays de Frise, et deux missiues escrites en flameng de la ville de Sallé en Barbarie, avec le translat des dictes pièces par Jean Vermeulders, interprète juré à Dieppe des langues françoise et hollandoise; ung certificat en forme de passe-port en langage anglois et translaté en françois, donné au dit pays de Sallé en Barbarie, à Jacob Maisecoster, habitant d'Incuse, cy présent; deux missiues escrites dudit lieu de Sallé à ung marchand d'Amsterdam et à ung marchand de Middelbourg, par Pierre Michel, en langue françoise, auecq ung mémoire des marchandises et poudres, cordages et câbles; deux escripts en langage arabique, prétendus estre passe-ports du Grand-Turc... Articles baillés par le dict Duquesne pour faire ouïr et interroger Jacob Maisecoster, soy disant de la ville de Hornes, maistre du dit nauire (il se nommait *le Berger*) admené au port et havre de Dieppe par ledit Duquesne; ensemble ses compagnons, articles du dernier jour de septembre... »

La Cour, tout considéré, dit que :

« Faisant droit sur la requête et demande de Duquesne (fils), ouy le procureur général, a ordonné et ordonne que les marchandises périssables



prises dedans le nauire dont est question seront vendues au plus offrant et dernier enchérisseur...., et les deniers en provenant déliurés audit Duquesne, ensemble ledit nauire, agreitz et appareils d'icelluy *pour s'en seruir pour le seruice du Roy,* le tout par provision et comme sous la main de justice, à la caution d'Abraham Duquesne, son père, de les représenter sy faire se doibt, sans préjudice du droit du dixiesme et autres charges ordinaires; et, pour le regard des autres marchandises non périssables, seront mises à la garde de personne seure et soluable, en la présence du substitut au siége de l'Admirauté de Dieppe, pour y estre conserué par le temps et espace de six mois, après lequel temps passé sera faict droit définitiuement, ainsi qu'il appartiendra. » (Signé : A. Faucon (premier président), Blondel, rapporteur. — Reg. du Conseil, n° 601; Arch. du Parlement aux arch. de la Cour de Rouen.)

L'arrêt dont nous avons reproduit les parties principales, que nous copiâmes sur l'original en 1852, était rendu entre les Du Quesne et le procureur général; mais, le 13 décembre, « Jeanne » Jansse, femme de deffunct Jacob Maisecoster, viuant maistre du » nauire nommé *le Berger* », et cinq associés du défunt dans la propriété du bâtiment capturé, demandèrent à être reçus parties dans le procès pendant en la Cour et réclamèrent la communication des pièces saisies par Du Quesne, lors de la prise dudit bâtiment. La Cour décida que communication des pièces serait faite aux demandeurs. (Reg. d'audience, vendredi 19 février.) Le 10 mars 1628, les associés de Jacob Maisecoster — il était mort peu de jours après le combat — demandèrent « mainlevée et délivrance » de leurs navire et marchandises ». Nicolas Duval, qui plaidait pour Abraham II Du Quesne, demanda « temps pour faire aduertir » son client, « lequel *est,* dit-il, *en voyage* pour le seruice du Roy, n'a laissé » aucunes pièces ». La Cour jugea que Du Quesne devait représenter les pièces en question, sous la huitaine, faute de quoi il pourrait être contraint par toutes les voies et même par corps. » Le 4 avril, la Cour ordonna que Duval, procureur de Du Quesne, « se pour» voirait de ces mémoires et instruction de son client pour en » venir au prochain jour plaidable après la Quasimodo », sinon les intéressés au *Berger* seront remis en possession de leurs navire et marchandises. (Reg. cité.)

Nicolas Duval put faire prévenir les Du Quesne, qui croisaient devant Dieppe, et le procès finit par une déclaration de bonne prise qui adjugeait à Du Quesne fils tous les objets du litige.

Arrêtons-nous un moment pour examiner deux des passages —

les plus intéressants, assurément, — des arrêts des 27 et 29 novembre 1627. Abraham Ier Du Quesne déclare que ce n'est pas lui qui a pris le *Berger,* mais son fils. C'est simplement, sans entrer dans le détail de l'affaire, sans vanter son fils, qu'il fait cette déclaration aux magistrats. Du Quesne le jeune, à son tour interrogé, ne parle point du combat ; mais, comme on lui demande son âge, il répond qu'il est âgé de dix-huit ans ou environ, c'est-à-dire que dans peu de temps il aura achevé sa dix-septième année. Il dit cela le 29 novembre, et probablement c'est en janvier 1628 qu'il entrera dans la dix-huitième. Interrogé sur sa qualité, il répond qu'il est « capitaine » dans un navire pour le seruice du Roy ». Capitaine! Oui, il a une commission de la Reine, et Richelieu la lui a envoyée dès 1626, alors qu'il avait seize ans seulement. (L'abbé de Dangeau, *Diction. des bienfaits du Roy*. Bibl. Nat. Mss. Supplém. françois, 778-16 ; et Arch. de la Mar. État du 25 oct. 1627, où l'on voit Abraham II Du Quesne « capitaine de 1626, à 200 liv. de gages »). Cette commission de la Reine, renouvelée par le Roi, Du Quesne s'en prévalut toujours ; on le verra en invoquer l'autorité, le 22 juin 1648, et plus d'une fois ensuite. Comment le jeune marin avait-il mérité cette distinction si flatteuse ? Probablement dans une affaire que son père avait eue, en 1626, contre des Anglais, affaire dont nous ne savons rien de particulier et qui nous est connue seulement par une pièce visée dans l'arrêt du 1er décembre 1627 :

« Brevet expédié audict Duquesne par ledict Cardinal de Richelieu, Grand Maistre, chef, surintendant général de la nauigation et commerce de France, l'onziesme septembre dernier (1627), contenant main leuée et don faict audit Duquesne de tout ce qu'il auoit rapporté de son voyage sur les Anglois, excepté du dixiesme reserué audit sieur Cardinal, *à la charge de s'en retourner en diligence à l'armée du Roy, qui estoit en Bretaigne.* »

La rencontre avait eu lieu, sans doute, en 1626 ; le procès n'était pas encore jugé sur le fait des prises faites aux Anglais, et le Cardinal, pour récompenser Du Quesne père, jugeait comme Grand Maître, et donnait le butin au capitaine entretenu par le Roi en la marine de ponant. Abraham Ier avait obéi aussitôt qu'il l'avait pu à l'ordre qui lui était donné d'aller rejoindre l'armée navale en Bretagne, et nous allons voir qu'en route il se fit une assez méchante affaire. Quant à Abraham II, qui, le 29 novembre 1627, déclarait être capitaine *dans* un navire pour le service du Roi, il était embarqué sur un des bâtiments armés à Dieppe et devant faire partie de la

flotte royale. Mais sur lequel de ces bâtiments? Aucun des documents que nous avons pu consulter n'a pu nous le faire savoir.

M. P. J. Féret (*Esquisse de la vie de Du Quesne,* Dieppe, 1844), racontant d'après M. Floquet (*Anecdotes normandes,* Rouen, 1838), le procès du *Petit Saint-André,* dit :

« Pendant l'audience, deux pièces avaient été remises au jeune homme, toutes deux venant du Cardinal de Richelieu ; la première était le don à lui fait de toutes les marchandises du navire hollandais, la seconde un brevet de capitaine en bonne forme. »

Les extraits des arrêts que nous avons cités démentent ce petit coup de théâtre, imaginé par le charmant conteur des Anecdotes normandes. Le procès a lieu en 1627, et Abraham II Du Quesne avait son brevet de capitaine de l'année précédente. Quant au don fait par le Cardinal, non à Du Quesne fils, mais à Abraham Ier, il est à la date du 11 septembre 1627, et le brevet en est visé à l'audience du 1er décembre. Ce brevet donne au capitaine dieppois tout ce qu'il a rapporté de son voyage *sur les Anglais,* et non sur les Hollandais. Si le don s'était rapporté à la prise du *Berger,* le procès sur cette prise n'aurait pas été continué, et la lecture du brevet aurait mis fin aux plaids. Mais on sait qu'ils furent continués entre les propriétaires hollandais et le jeune Du Quesne. Le Cardinal pouvait, au nom du Roi, dans un procès entre un sujet de Sa Majesté et le procureur général, intervenir, arrêter les poursuites, et, sur les premières informations faites par le lieutenant de l'Amirauté de Dieppe, adjuger à ce sujet les prises faites sur l'ennemi ; mais il ne le pouvait pas dans un procès entre un capitaine capteur et les Hollandais, qu'il fallait convaincre de connivence avec les ennemis de l'État.

Comment le brevet du 11 septembre 1627 se produisait-il donc dans une cause à laquelle il était étranger ? Les Du Quesne l'avaient joint à leurs pièces, comme un témoignage du bon vouloir du Grand Maître pour eux ; comme une recommandation éminemment utile dans un temps où les procès les plus justes ne se gagnaient pas toujours sans brigue et sans l'intervention de hauts protecteurs.

VII.

Abraham Du Quesne le père se rendait en Bretagne, où « un amas » de vaisseaux » s'était fait à Blavet, sous le commandement de

M. de Mantin, Vice-Amiral de France, et de Philippe de Poincy, chevalier de Malte, pendant qu'on préparait à Saint-Malo l'armement de douze vaisseaux (Lettre autog. du Cardinal à de Launay-Razilly, 3 mars 1627). Apparemment il ne dut pas aller se ranger sous le pavillon de M. de Mantin, et il s'arrêta à Saint-Malo, vers le milieu du mois de mars 1628. Il trouva là deux barques, le *Saint-Georges* et le *Saint-Michel,* qui devaient se rendre bientôt à Rouen, leur port d'armement. Il fit connaissance avec Élie Fendant et Michel Aubert, maîtres de ces deux navires, « but et mangea avec eux, et » fut même porté du quai à sa patache dans leur barquette. » Il avait offert à ces deux patrons de les escorter jusqu'au bas de la Seine, pour les garantir des attaques des pirates et des croiseurs anglais. Pleins de confiance dans les promesses du capitaine dieppois, ils prirent la mer, et naviguèrent de conserve avec le *Petit Saint-André*. Quand ils furent arrivés entre Touques et Honfleur, le convoyeur signifia au *Saint-Georges* et au *Saint-Michel* d'avoir à le suivre, les menaçant de son canon s'ils faisaient résistance. Aubert et Fendant, contraints d'obéir, visités d'ailleurs par Du Quesne qui saisit leurs papiers de bord, entrèrent avec leur capteur à Dieppe, où le juge de l'Amirauté adjugea ses prises à Du Quesne. Les patrons spoliés si effrontément appelèrent du jugement à la Cour de Rouen, et le 29 mai 1628, après les plaidoiries où Abraham Ier prétendit prouver que les deux Rouennais avaient, malgré les ordonnances, trafiqué d'une province à l'autre (de la Normandie à la Bretagne) n'étant point munis de congés récents du Cardinal, la Cour examinant les pièces et accueillant les observations de l'avocat des pauvres patrons, déclara :

« la prise faite par ledict capitaine Du Quesne sur lesdicts Fendant et Aubert, maistres de navires, de leurs vaisseaux et marchandise, injurieuse, tortionnaire et desraisonnable, comme faicte au préjudice *de la Déclaration du Roy,* arrêts et règlements de la Cour ; »

et donna « main levée pure et simple auxdits maistres de navires et marchands de leurs vaisseaux et marchandises, et deschargea leur caution » ; condamna « ledict Du Quesne en despens et intérêts, lesquels » seraient « baillés par déclaration » ; fit « inhibitions et deffenses aux juges et officiers de l'Amirauté de prendre cognoissance de pareilles causes à l'aduenir ; *et, pour contravention par eux commise* aux ordonnances du Roy, ladicte Cour » ordonna « qu'ils *aumôneraient la somme de dix liures, applicable au pain des pri-*

sonniers de la conciergerie, et qu'ils » rendraient « les taxes des rapports et vacations pour ce par eux prises à celuy qui les » avait « aduancées ». (Registre d'audience du 4 mai au mois de juin 1628; Arch. de la Cour de Rouen.)

Cet arrêt remarquable qui punit des juges ignorants ou volontairement favorables à un de leurs compatriotes, et montre Du Quesne père âpre au gain et piratant un peu, dut produire un certain effet à Dieppe et affliger Abraham II Du Quesne. Il pouvait indisposer le Cardinal contre une famille pour laquelle il avait des bontés; mais Richelieu ne retira point sa protection aux Du Quesne, s'il est vrai qu'il donna un vaisseau au jeune Abraham et que ce vaisseau fut un de ceux qu'on mouilla en avant de l'estacade flottante qui barrait le canal de la Rochelle, en avant aussi de la digue construite par Clément Métezeau, architecte du Roi et Jean Tiriot, maître maçon; ligne de citadelles flottantes qui arrêta l'armée anglaise dans sa tentative pour forcer l'entrée du port de la ville huguenote.

Mais Abraham II Du Quesne était-il en effet, en 1628, devant La Rochelle? Voyons ce qu'en disent les biographes :

« Son père, ayant refusé de servir au siége de La Rochelle contre les protestants, dont il suivoit la religion, eut la satisfaction d'entendre parler avantageusement des preuves de prudence et de valeur que le jeune Duquesne y donna dans un âge où les autres sont à peine spectateurs. » (Dreux du Radier, *l'Europe illustre*, in-4°, 1757, 4e vol.) — « A dix-huit ans, le capitaine Abraham Duquesne fils commandait un vaisseau au siége de La Rochelle. Il se distingua. » (P. J. Feret, *Esquisse de la vie de Du Quesne,* p. 16.)

De quelles autorités Dreux du Radier appuyait-il son assertion? Il ne le dit pas. Nous avons cherché partout une liste des vaisseaux employés au siége de La Rochelle, une liste des capitaines entretenus par le Roi durant ce siége, et nous n'en avons trouvé aucune; nous n'osons donc ni adopter ni rejeter l'opinion de l'auteur de *l'Europe illustre,* qui peut-être recueillit une tradition ayant cours à Dieppe, ou qu'avait recueillie la famille Du Quesne, dont quelques membres existaient quand Dreux du Radier composait son livre; nous dirons pourtant que le fait de la présence d'Abraham II devant la ville révoltée n'est pas impossible. Si le Cardinal n'avait point pressé Du Quesne le père de prendre parti contre ses coreligionnaires, il avait pu envoyer l'ordre au fils de monter un des vaisseaux du Roi et d'aller rejoindre la flotte qui défendrait l'entrée du port de La Ro-

chelle. L'officier que Richelieu avait distingné et qu'il avait honoré d'un brevet de capitaine, deux ans auparavant, reconnaissant comme il devait l'être des bontés de Louis XIII et de Son Éminence, pouvait-il refuser de prendre part à une action dont le Cardinal avait fort à cœur le dénoûment? Ne devait-il pas craindre, d'ailleurs, de se voir retirer le brevet dont il était sans doute très-fier? Un avenir brillant s'ouvrait devant lui, allait-il se le fermer par un refus, offensant pour son protecteur?

Si Abraham II obéit au Cardinal, désobéit-il à son père, et se brouilla-t-il avec lui? Nons ne le croyons pas. Abraham Ier, qui voyait son fils, âgé de dix-huit ans, commandant un navire — un des moindres sans doute — et mis en passe de se distinguer et par là d'avancer sa fortune, allait-il le condamner à être toute sa vie un capitaine de vaisseau marchand, corsaire quelquefois, mais ordinairement caboteur sans gloire, sans illustration? Son nom avait été dit au Roi, à la Reine mère; le Louvre l'avait entendu prononcer, les courtisans l'avaient sans doute répété avec éloge; ce nom sorti un instant de l'obscurité allait-il y retomber?... Nous posons ces questions, que nous croyons toutes résolues dans le sens de la négative.

A partir de ce moment, les deux Abraham nous échappent, nous ne les retrouvons que cinq ou six ans après la prise de La Rochelle. Que devinrent-ils pendant ce temps? Abraham le fils avait le vaisseau le *Berger* que l'arrêt du Parlement (1er décembre 1627) lui avait adjugé « pour s'en servir pour le service du Roy » ; le laissa-t-il inerte, au fond du port, dans ce temps de guerre ouverte contre l'Angleterre? Ce n'est guère supposable! De son côté Abraham le père fut-il découragé par son insuccès, par sa faute dans l'affaire des deux barques de Rouen, et désarma-t-il le *Petit Saint-André* quand il pouvait encore courir la mer? Nous avons peine à le croire. Les documents manquent, qui pourraient nous faire voir clairement ou seulement nous faire entrevoir l'action continue d'Abraham Ier, entre 1629 et 1634, et celle d'Abraham II entre cette même année 1628 et l'année 1635. Mais nous voyons que le 21 février 1629, Abraham Ier Du Quesne passa avec un certain capitaine Daniel une charte partie pour le *Saint-André*. Que fit le navire? Que fit Du Quesne? Nous l'ignorons. Nous connaissons le contrat dont il s'agit, par cette seule raison que nous le trouvons cité dans un arrêt du 13 novembre 1632, rendu par le Parlement de Paris, au rapport de M. de Thou, et au profit des propriétaires des navires l'*Étourneau*,

la *Madelaine* et la *Suzanne*, contre « les associez à l'establissement de la colonie en la Nouvelle-France, dite *Canada*. » (Arch. Nation. Reg. du Parlement.) Du Quesne était sans intérêt au procès, et la charte partie entre lui et Daniel n'était produite en exemple que comme un contrat fait d'une manière analogue à celle du contrat dont il s'agissait.

Abraham Ier Du Quesne était à Dieppe le 17 janvier 1631; ce jour-là en effet lui furent signifiées des « lettres de péremption » d'instance, obtenues » contre lui, le 8 janvier de cette année, par un nommé Jean Bigot, un des geôliers de la prison de Dieppe, dans un procès dont nous devons dire les causes. Deux capitaines espagnols, Jean Sousnaval (*sic*) et Pedro Daguerra, avaient capturé à la mer un navire appartenant à Du Quesne et estimé de 13 à 14 mille livres. Du Quesne ayant armé un bâtiment pour chercher ses capteurs, avait trouvé, non les capitaines espagnols, mais son navire qu'emmenaient en Espagne quelques hommes de l'équipage de Sousnaval et de Daguerra, commandés par un des leurs nommé Augustin de Campan. (Nous reproduisons ces noms étrangers sans doute défigurés, tels que nous les présente le document officiel qui est sous nos yeux.) Il avait repris son bien et il l'avait ramené à Dieppe. Là il avait obtenu un jugement de l'Amirauté condamnant à la prison Campan et ses matelots. Ceux-ci « après deux ou trois ans » présentèrent requête au conseil pour obtenir leur élargissement, demandèrent en outre d'être déchargés « des amendes en quoy ils avoient esté » condamnés, ensemble des gistes et geollages. » Le Parlement de Paris fit droit à la requête; Campan et ses hommes sortirent de prison. Alors Jean Bigot, le geôlier, réclama à Du Quesne » 394 livres 15 sous pour prix des gistes et gardes » des prisonniers élargis. Le 22 mai 1627, le lieutenant de l'Amirauté condamna Du Quesne à payer; mais celui-ci en appela au Parlement de Rouen; Bigot obtint, le 8 janvier 1631, des lettres de péremption, qu'il fit signifier à Du Quesne, le 17 du même mois; alors notre capitaine présenta « requête au Roy, en son conseil » et le Parlement de Paris rendit un arrêt définitif qui déchargeait « le suppliant de la demande à lui « faicte pour raison du paiement des gistes et geollages. » L'arrêt signé : Seguier (président) et Marescot (rapporteur) est dans les registres du Parlement de Paris, à la date du 21 juillet 1634. (Arch. Nationales.)

De ce qui précède, tirons les conséquences naturelles. Abraham Ier

avait repris son navire sur Augustin de Campan, en 1624 ou 1625; le 22 mai 1627, il était à Dieppe; il y était aussi le 17 janvier 1631. Le procès avait traîné longtemps, soit que Du Quesne fût absent, soit à cause des lenteurs ordinaires; enfin en juin ou juillet il présenta au Roi une requête dont le profit lui fut adjugé, le 21 juillet 1634. A cette dernière date, il était certainement à Dieppe ou à Paris. Il n'était pas à la mer, et l'on va voir pourquoi nous insistons sur ce point.

VIII.

Notons d'abord que dans sa requête, Abraham Ier Du Quesne se dit « capitaine entretenu pour le service de Sa Majesté, en la marine ». Il ne prend pas d'autre titre; il n'en a pas d'autre. Il est au service du Roi de France, entretenu comme « capitaine en la marine. » Cela est clair et n'admet point de doutes. Mais pourquoi appelons-nous l'attention sur ce fait? Le voici. Moréri et, après lui, les biographes des Du Quesne ont dit d'Abraham Ier :

« Il y » (à Dieppe) « apprit la carte marine, se mit sur les vaisseaux et se rendit capable d'être pilote. Après avoir exercé cette profession pendant quelque temps, il passa en Suède, où, s'étant fait connoître, il *obtint une place de pilote dans les vaisseaux de la Reine Christine*. Comme cette princesse *trouva à propos* d'envoyer quelques vaisseaux en France, *il fut choisi* préférablement à d'autres pour les conduire, parce qu'il étoit François. S'étant distingué dans cette occasion, *il fut fait capitaine des vaisseaux du Roy* dans l'armée navale de France, où il se signala de manière que le Roy Louis XIV ne fit pas difficulté de l'envoyer en Suède avec une escadre pour y ménager les affaires de la marine. Comme la France étoit alors en guerre avec l'Espagne, Abraham Du Quesne ne pouvoit guère éviter d'être attaqué par les vaisseaux espagnols qui tenoient la mer, lesquels d'ailleurs le surpassoient en nombre. En effet, comme *il revenoit en France, il se donna un combat entre les deux flottes, et, quoyque Du Quesne fit des prodiges de valeur,* il reçut une blessure considérable et fut fait prisonnier. Ayant été conduit à Dunkerque, il y mourut peu après de sa blessure, l'an 1635, dans le sentiment de la Religion Prétendue Réformée. » (Moréri.)

« Du Quesne (Abraham), *Chef d'escadre* des armées navales, officier de grande réputation, fut grièvement blessé dans un combat inégal qu'il livra à la flotte espagnole, et il mourut de cette blessure à Dunkerque en 1635. » (J. F. Louis d'Hozier, *Les Marques glorieuses du militaire françois*. Bibl. du Louvre, Ms. C. 2741; 2 vol. in-4° de 1204 pages.)

On voit où d'Hozier puisa ses renseignements. Il abrégea Moréri,

et comme il trouvait dans l'article du biographe de 1673 que Louis XIV avait envoyé Du Quesne en Suède avec une escadre, il le fit « Chef d'escadre des armées navales ». Voilà un généalogiste bien mal instruit et bien peu soucieux de s'instruire ! S'il s'était informé, il aurait appris qu'Abraham Du Quesne père ne fut jamais Chef d'escadre, qu'il eut seulement une commission de capitaine, et qu'un capitaine peut commander une escadre tout comme un Chef d'escadre.

Mais Moréri, où se renseigna-t-il ? Ce ne fut point auprès d'Abraham II Du Quesne, assurément, qui l'aurait prévenu contre l'étrange confusion qu'il faisait d'un père et de son fils [1]. Avec un peu plus d'attention, Moréri aurait vu que Gustave-Adolphe étant mort à Lutzen, le 15 novembre 1632, et sa fille Christine ayant été proclamée Reine par le Sénat de Stockholm peu de jours après, alors qu'elle avait *six ans,* « cette princesse » ne put « *trouver à propos* d'envoyer quelques vaisseaux en France ». Oxenstiern, son ministre, n'eut pas non plus ce désir. Nous verrons plus tard que ce fut le Roi de France qui fit acheter des vaisseaux en Suède, Christine étant à cette époque âgée de vingt ans, et que celui qui les amena à Dieppe fut Abraham II Du Quesne, et non Abraham Ier, mort depuis dix ans environ, si, en effet, il mourut en 1635, comme le dit Moréri. Quant à l'époque de cette mort, nous ne la contestons pas, mais nous ne pouvons l'affirmer. A Dunkerque, nos recherches ont été inutiles ; aucun registre protestant de cette époque n'a été conservé. Si Abraham Ier Du Quesne mourut des suites d'une blessure faite par une balle ou une épée espagnole, ce ne fut pas dans un combat d'escadre à escadre ; il est probable que, commandant un bâtiment à lui appartenant, il aura rencontré un Espagnol, l'aura attaqué ou aura résisté à son attaque, et dans la lutte aura

[1] La première édition du Dictionnaire de Moréri fut publiée en 1673 ; ce livre dut faire un certain bruit au moment de son apparition. Du Quesne ne le connut-il pas ? Sa femme, ses fils, ses amis, ignorèrent-ils qu'un article concernant Abraham Ier figurait dans le gros volume de Moréri ? En vérité, cela est difficile à croire. Sans doute Du Quesne connut le travail du biographe ; mais il n'eut pas le temps, en 1673 ou 1674, d'écrire des notes rectificatives pour les adresser à Moréri Il le fit peut-être plus tard ; mais ses notes furent égarées au moment de la mort, en 1689, de l'écrivain, qui préparait, dit-on, une seconde édition de son ouvrage. Comment l'abbé Gouget, qui aurait pu se renseigner, ne corrigea-t-il pas l'article relatif au père d'un homme devenu très-célèbre ? Personne de la famille Du Quesne ne lui signala-t-il les erreurs que contient ce morceau, ou bien aucun membre de cette famille ne connaissait-il les faits relatifs à Abraham Ier ?

reçu le coup mortel. La Suède ne fut pour rien en ceci, car rien n'est moins prouvé que les services de Du Quesne père en Suède.

Désirant connaître ce qu'il peut y avoir de fondé dans la tradition acceptée par Moréri, et pour nous en éclaircir, le 29 mars 1851 nous écrivîmes à M. l'ambassadeur de Suède en France, le comte de Lowenhielm, pour le prier de faire rechercher dans les archives de Stockholm les traces des services des Du Quesne en Suède. Son Excellence nous fit l'honneur de nous répondre, le 4 avril suivant : « Votre lettre a été transmise avec mes plus pressantes recomman- » dations à notre Cabinet, qui assurément donnera les ordres néces- » saires. » Le 8 mai 1852, M. l'archiviste du royaume de Suède fit expédier à M. de Lowenhielm une note circonstanciée sur « les services d'Abraham et de Jacques (Jacob) Du Quesne dans la marine de Sa Majesté la reine Christine », note qui, faisant allusion à notre demande quant à ce qui était de Du Quesne le père, portait : « *Il n'est point connu qu'un autre Du Quesne* (qu'Abraham II et Jacob) *ait servi en Suède avant ce temps* » (de 1644 à 1646).

Qu'Abraham Ier ait servi dans la marine suédoise en qualité de pilote, comme on l'a dit, et que les archives n'aient point la preuve de la présence d'un marin de ce rang sur les vaisseaux suédois, rien de plus simple ; mais comment un pilote normand qui a appris le pilotage sur le littoral français peut-il être engagé comme pilote des côtes de la Baltique? Peut-être tout jeune fit-il, sur un bâtiment dieppois, un voyage à Stockholm, et s'habitua-t-il en Suède pendant quelque temps; il est à croire que là est la vérité. Il revint ensuite dans son pays et se livra au commerce maritime, à la navigation marchande et à la course en temps de guerre. Par quelques voyages dans le Nord, il établit en Suède des relations comme marchand; c'est possible, et c'est à cette circonstance apparemment que son fils dut d'être accueilli avec faveur par les ministres de Christine, quand il quitta la France pour un moment, comme nous le verrons.

Abraham Ier Du Quesne n'eut point de services en Suède dont on ait gardé le souvenir dans ce pays; s'il y alla jeune, comme capitaine de navire faisant du trafic avec les Suédois, ce dut être avant son mariage. Qu'il ait servi un temps sur des vaisseaux suédois en qualité de pilote, nous ne le croyons pas; la connaissance des côtes d'un pays ne s'acquiert que par une longue pratique, et cette longue pratique, nous ne voyons pas, dans ce que nous savons maintenant d'Abraham Ier, à quel temps la rapporter. Les faits que les commu-

nications de Stockholm nous autorisent à nier sont : 1° le service de Du Quesne le père comme capitaine dans la marine suédoise, 2° sa qualité de commandant d'une escadre, combattant avec cette escadre composée de bâtiments suédois envoyés en France par Christine. Quant à sa blessure mortelle reçue dans une rencontre avec les Espagnols, nous y reviendrons. En 1610, nous l'avons montré, Du Quesne le père était déjà un homme considéré à Dieppe, puisque ses associés dans le commerce maritime le choisissaient pour les représenter. Il était marié depuis un an au moins, et il fallait bien qu'il eût une trentaine d'années, non pas pour entrer en ménage, mais pour être compté parmi les bons capitaines marchands de Dieppe. Il était donc né vers 1580. En supposant qu'à l'âge de vingt ans il fût ce pilote dieppois qu'on dit avoir été habile, et en admettant que, vers l'année 1600, il eût fait un premier voyage en Suède avec un capitaine de Dieppe, il faudra reconnaître qu'il ne dut pas rester longtemps dans la Baltique, puisqu'en 1610 il avait un intérêt dans un navire dieppois, et qu'il fallait qu'il eût acquis déjà une certaine aisance pour être portionnaire dans l'armement du *Neptune* et pour se marier. En 1623 ou 1624, il prend un bâtiment espagnol; en 1626, il fait des prises sur les Anglais; en 1627, il commande le *Petit Saint-André;* en 1628 et 1631, il est à Dieppe, où nous le voyons encore en janvier 1634. De janvier 1634 à 1635, époque présumée de sa mort, retourna-t-il dans la Baltique? Nous ne le savons pas. Ce que nous avons pu apprendre, c'est qu'il devait y aller. Voici, en effet, ce que nous tenons des Affaires Étrangères :

Danemark, 1600-1643. — 1634, 1[er] septembre, Paris : M. Bouthillier à M. d'Avaux[1], ambassadeur extraordinaire pour Sa Majesté en Danemark, Suède et Pologne... *P. S.* Cette lettre vous sera rendue par » le sieur Du Quesne, s'en allant par delà. S'il a besoin de votre assis- » tance et protection, vous la lui pourrez, s'il vous plaît, départir, comme » à un sujet du Roy, non-seulement en ce qui est du commerce de » Russie, suivant les ordres que vous en avez eus » (ces ordres n'ont point été retrouvés) « mais encore en toutes autres choses. » — 1634, 6 septembre : M. de Roissy (premier conseiller du Roy en tous ses conseils), à M. d'Avaux : « Mon fils, voicy le paquet que j'avois baillé, il y

[1] Claude de Mesmes, comte d'Avaux, agent habile de la politique de Richelieu, était à Copenhague, où il parvint à persuader au Roi de Danemark de garder une parfaite neutralité au milieu des événements qui agitaient l'Europe. Il réussit aussi, malgré la Cour de Rome, à faire signer par la Pologne et la Suède une trêve de vingt-six ans, en septembre 1635.

» a longtemps, pour vous porter au sieur Du Quesne, et puis retiré de » luy, parce qu'il n'a bougé d'ici, lequel je luy remis, estant sur son » partement, sans plus de remise... » (Ainsi Abraham Ier Du Quesne était à Paris dans les premiers jours de septembre 1634.) — 6 septembre, Paris. M. Bouthillier à M. d'Avaux : « Je vous escrivis le 1er jour de » septembre... J'ai chargé le capitaine Du Quesne de ma lettre, pour » lequel ne doutant point qu'elle ne vous ayt esté rendue, je ne vous » répéteray point le contenu en icelle. » — 1634, 9 octobre, à Copenhague. M. d'Avaux à M. de Roissy : « Du Quesne n'est point encore » venu; mais le paquet que vous luy avés fait bailler ne me presse pas. » — 1634, 10 novembre, Paris. M. de Roissy à M. d'Avaux : « Ce » traistre de Du Quesne est encore à Dieppe, où Caqué l'a veu depuis » trois jours, comme il a dit à mes gens. »

Quand Abraham Ier quitta-t-il Dieppe pour se rendre à Copenhague, où sa venue était annoncée? Nous n'avons de lui aucune nouvelle après le 10 novembre 1634; mais voici peut-être un renseignement — vague à la vérité — qui donne de la vraisemblance à la tradition de Dieppe et de Dunkerque touchant la fin du capitaine Du Quesne. Curieux comme nous le sommes par goût et par devoir, nous désirions savoir si l'Espagne a gardé mémoire d'une lutte qui aurait eu lieu dans les eaux de Dunkerque, en 1635, entre des navires à sa solde réunis en escadre et des vaisseaux français, ou seulement d'un combat de vaisseau à vaisseau, entre marins des deux nations alors ennemies. Notre bonne fortune voulut que, par un de nos amis, M. John Brunton, nous fussions mis en relation épistolaire avec un écrivain, homme politique et poëte fort honoré en Espagne, Don José Güell y Renté, de qui l'empressement à nous obliger et la courtoisie libérale nous ont trouvé fort reconnaissant. Don José obtint de Sa Majesté la Reine d'Espagne l'autorisation de faire copier aux archives de Simancas tous les documents relatifs à la guerre maritime entre la France et l'Espagne, de 1635 à 1646, ceux aussi qui se rapportent à la campagne de 1676; les copies faites pour lui, en 1853, le noble José Güell y Renté nous fit la galanterie de nous les offrir; don précieux par la grâce avec laquelle il nous les fit accepter, autant que par leur importance historique.

Parmi les lettres écrites en 1635, s'en trouve une du Marquis de Valparaiso au Comte-Duc, sous la date « Pampilona y Agosto 10 de 1635 »; nous y remarquons le paragraphe suivant (nous traduisons) :

«... Un Portugais de Bayonne m'a dit que, parmi les marchands (de

cette ville) on ne sait rien, sinon qu'en Flandre et en d'autres lieux on a défait onze mille Français, et que le reste se retire; que le Roi lève vingt mille hommes pour aller à leur secours... Il dit encore que les vaisseaux de Dunkerque ont pris dix-huit ou vingt navires français (*tambien dice que los navios de Dunkerque han tomado diez y ocho u vinte de los franceses.* » (Archivo General de Simancas. Estado, Legajo (liasse) n° 2656.)

On voit qu'il ne s'agit pas d'un combat d'escadre à escadre dans le fait raconté par le Portugais de Bayonne, mais de prises faites sur les marchands français par les navires garde-côtes sortis de Dunkerque, port espagnol à cette époque. Que Du Quesne ait rencontré un ou plusieurs Espagnols, et qu'il ait été du nombre des prisonniers faits dans le combat, rien n'est plus possible, et nous dirons maintenant plus vraisemblable. Le combat dut avoir lieu en juillet 1635, et l'on peut croire que Du Quesne le père mourut en juillet ou en août des suites de ses blessures. David Asseline ne mentionne point la mort de Du Quesne; il dit seulement, sous l'année 1635 :

« Les Flamands estant sujets du Roy d'Espagne, rodoient les mers du Nord et du Ponant; en sorte que les Dunkerquois spécialement prirent incessamment des navires de France. Il est à croire que les Dieppois furent du nombre de ceux qui souffrirent plus de pertes et de dommages, parce qu'ils mettoient en mer beaucoup de bateaux et de navires. » (Bibl. de Dieppe, Ms.)

La déconfiture des Français en Flandre, dont s'entretenaient à Bayonne les marchands cités par le Portugais qu'interrogeait le Marquis de Valparaiso, n'est sans doute autre chose que la surprise (26 mars 1635) de la ville de Trèves par un corps espagnol. La garnison française était faible; elle fut taillée en pièces.

= Ici, arrêtons-nous un moment, pour mentionner un fait qu'il ne nous est point permis de passer sous silence. La flotte n'avait pas de code écrit. La marine militaire comme la marine marchande vivait régie par des coutumes anciennes dont la tradition faisait toute l'autorité. Organiser l'armée navale, lui donner une loi réglant les choses de la discipline, ce fut une des premières pensées auxquelles s'attacha Richelieu, en même temps qu'il songea à tirer de l'oubli l'art des constructions navales [1], étrangement négligé en France depuis

[1] « Sur ce qu'il nous a été diversement représenté que la perte et ruine arrivés, dans les ports et havres du Roy, de quantité de navires de Sa Majesté bâtis en ce royaume pour servir à la guerre, faute d'avoir été bien liés et construits, se sont perdus et ouverts de leur propre poids sans naviguer, ou se sont perdus et ouverts à

plus d'un demi-siècle. Armand-Jean de Richelieu, Cardinal, quand il se fut attribué la charge de Grand Maître et Surintendant de la navigation, comme nous l'avons vu ci-devant (p. 24), fit « Intendant général du commerce et navigation de France « messire Amador de La Porte, commandeur, Ambassadeur ordinaire de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem près Sa Majesté Louis XIII. » Cet Amador était oncle maternel du cardinal. (On sait qu'Armand-Jehan était fils de messire François du Plessis, seigneur de Richelieu, chevalier des ordres du Roi, conseiller d'État, prévôt de l'hôtel et grand prévôt de France, et de dame Suzanne de la Porte. Nous avons montré dans notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, qu'Armand-Jean naquit à Paris, rue du Boulois, et non à Richelieu, comme on l'a dit, et le 9 septembre 1585 et non le 5, et qu'il fut baptisé à Saint-Eustache, le 1er mai 1586, ayant pour parrains messire Armand de Gontaut Biron et messire Jehan d'Aumont, tous deux Maréchaux de France. (Suzanne de La Porte était sœur d'Amador, qui était dans les conseils du Roi.) Le Cardinal chargea son parent de tirer des lois maritimes de tous les pays et de tous les temps, un règlement qui serait soumis au Grand Maître et qui, approuvé par lui, deviendrait la règle qu'observeraient sur les navires de guerre les gens de mer, du capitaine au dernier des garçons ou mousses.

La compétence de messire Amador de La Porte pouvait être assez grande, mais peut être plus en ce qui touchait les galères qu'en ce qui était des vaisseaux ronds; M. de la Porte en jugea probablement ainsi, car il chargea M. de Mantin, Chef d'escadre de Guyenne, qui s'était acquis une bonne renommée, « de dresser par écrit un » Mémoire des choses pour lesquelles il était présentement besoin de » donner des ordres. » Il devait emprunter aux législations anciennes et à celles qui alors étaient en vigueur à l'étranger, des préceptes et des dispositions applicables au service des vaisseaux français. M. de

la mer avec perte d'hommes et de marchandises, à cause que leur fabrique et liaison n'étoient pas en guerre, ce qui a procédé du manquement de service et pratique de ceux qui ont fait la construction.... Attendu que pour encore il n'y a en ce royaume aucuns bons maîtres charpentiers qui ayent le soin et expérience d'en faire bien et duement la construction.... que dorénavant l'on ne bâtira en ce dit royaume aucun navire de guerre qu'auparavant il ne soit appelé dans un conseil particulier qui sera composé de six ou sept des plus habiles et entendus capitaines de France, deux maîtres charpentiers étrangers, comme Anglois et Flamans bien expérimentés en tel ouvrage, pour donner leur avis et conseil de la façon que lesdits navires doivent être bâtis. » Préambule du Règlement de 1634.

Mantin remplit sa mission « avec beaucoup d'esprit et de diligence », puis le commandant de La Porte assembla à Brouage le conseil de marine auquel il appela « les principaux capitaines et officiers » d'icelle », pour entendre la lecture du travail du Chef d'escadre. Après une longue discussion, et un mûr examen du Mémoire, M. de La Porte en fit « dresser des articles en forme de règlement » qu'il porta « à l'éminentissime Cardinal », le priant de l'autoriser de son approbation, afin qu'ils « fussent exécutés de point en point. » Le règlement fut fait, le 15 novembre 1634, à Brouage, et il s'introduisit dans le recueil des lois maritimes sous le titre d'Ordonnance ou de Règlement de 1634.

Nous ne saurions offrir ici une analyse complète de ce code pénal. L'espace nous manque pour un trop long développement. Nous nous bornerons à donner une idée de quelques-uns des articles qui composent le Règlement, afin d'en faire connaître l'esprit. Le besoin de réduire à l'obéissance « des hommes de diverses humeurs, pour la » plupart incivils et brutaux », fit que le commandeur de La Porte n'hésita point à emprunter aux coutumes étrangères des pénalités terribles. C'est ainsi qu'il inscrivit dans son Ordonnance la peine de la cale, trois fois répétée, contre le matelot qui au moment du départ du navire ne serait pas rendu à bord. La cale, on le sait, était une immersion subie par le coupable qui, hissé au bout d'une basse vergue, tombait dans la mer, d'où on le retirait bien vite, pour lui éviter la suffocation. La peine de la cale est édictée quinze fois pour des délits de nature fort différents; quelquefois elle est accompagnée d'une autre peine. Par exemple, l'homme de l'équipage qui touchait à tout, sans permission, devait être « calé trois » fois et battu de coups de corde de l'équipage. » (C'est ce qu'on a appelé depuis « être condamné à Courir la bouline ». Voy. notre *Glossaire nautique,* art. Courir.) L'homme que son capitaine envoyait à terre et qui y demeurait plus longtemps qu'il ne devait, était « calé trois fois, et battu à coups de corde, d'une escouade de l'équi» page du navire. » Celui qui prenait « de force des vivres dans la » bouteillerie » était puni des mêmes peines. Celui qui « frappait de » colère avec le poing, le bâton ou une corde », subissait outre les trois coups de cale la fustigation à coups de corde, administrée par une escouade des gens de quart. Ce qui semble plus rigoureux, celui qui aurait pétuné (fumé du tabac) (*petunum*, lat.) après le coucher du soleil devait être calé trois fois et battu à coups de corde par

tout l'équipage. Tant de coups et trois immersions pour une pipe de tabac, cela paraît barbare ; mais quand on sait que la crainte de l'incendie avait dicté cet article du Règlement, on est moins étonné. Lorsqu'en 1688 M. de Seignelay fit reviser l'ordonnance du commandant de La Porte pour en faire l'élément principal de l'Ordonnance de 1689, la prescription relative au tabac fumé la nuit fut maintenue, ce qui prouve qu'elle avait inspiré peu de crainte aux matelots.

La peine de la bouline était ancienne ; nous la trouvons mentionnée dans une ordonnance catalane du quatorzième siècle, en ces termes : « *Correr la nau* » ; c'est-à-dire courir tout le long du navire entre deux haies de matelots, frappant avec des cordes. L'Ordonnance de Barcelone du 5 janvier 1354, rendue par Pedro III d'Aragon, condamnait le matelot ou le soldat qui avait joué ses effets, à courir le long de la coursie de la galère en recevant des coups de fouet : « *Correga la cossia ab açots.* » On voit que MM. de Mantin et de La Porte n'innovaient point. La cale qu'ils décrétaient était fort ancienne. Matthieu Paris nous apprend que l'an 1190, Richard, avant d'aller en Palestine, publia une ordonnance dans laquelle se lisait un article condamnant à trois coups de cale celui qui aurait frappé de la main une personne embarquée avec lui : « *Si quis palmâ percusserit, tribus vicibus mergatur in mari.* » Au treizième siècle, la cale était donnée à celui qui jurait le nom de Dieu, même par plaisanterie. (*Statuta Massiliæ,* lib. V.) Les Hollandais avaient une loi maritime (*Artijkel-Brief*) qui condamnait à la cale extraordinaire dans un grand nombre de cas (art. 12, 14, 25, 27, 28, 29, 40, 48, 53 et 56). La cale extraordinaire faisait passer le coupable sous la quille du navire. Le commandeur de La Porte n'emprunta pas ce supplice à l'*Artijkel-Brief*, auquel il fit bien d'autres emprunts. Nous n'avons pas besoin de dire que le verbe Caler, donner la Cale, vient du grec : χαλάω, lâcher, faire descendre, faire tomber.

Un supplice dont la tradition était restée vivante dans les marines européennes fut admis par le commandeur de La Porte et ne révolta point le Cardinal. Voici l'article dans lequel il est mentionné : « S'il » aduenoit que quelqu'un tueroit son compagnon, ou qu'il le blessast » de telle sorte qu'il en mourust, en attachera le mort avec le vivant » dos à dos et seront jettés à la mer, et s'il est à terre sera exécuté » à mort. » La première partie de cette prescription barbare est renouvelée de la charte maritime (1190) de Richard d'Angleterre : *Qui*

hominem interfecerit cum mortuo ligatus projiciatur in mare : Si in terrâ interfecerit quemquam, cum mortuo ligatus confodiatur. » Le Commandeur se montra humain en modifiant la dernière partie de l'article édicté par Richard Cœur-de-lion ; pourquoi en garda-t-il la première, qu'il trouvait écrite dans l'*Artijkel-Brief?* — Ne poussons pas plus loin l'examen du Règlement de 1634, qui garda du moyen âge quelques-unes des cruelles sévérités qu'en 1689 répudia l'Ordonnance. Si le lecteur est curieux de connaître la législation criminelle sous laquelle furent courbés pendant plusieurs siècles les gens de mer, qu'il veuille bien se reporter aux pages 107-133 du deuxième volume de notre *Archéologie navale.*

IX.

Tenons Abraham Ier Du Quesne glorieusement mort, en 1635, dans un combat, et enterré à Dunkerque, et venons à Abraham II, que nous ne quitterons plus, sinon pour parler quelquefois de ses frères.

La France se gardait en Provence contre l'Espagne, qui veillait sur nos côtes, inquiète des armements qui s'y faisaient. Le 8 octobre 1634, le Roi écrivait au duc de Retz, Général des galères [1] :

« Mon cousin, ayant jugé nécessaire, pour le bien de mon service et pour la seureté de ma côte de Prouence, d'enuoyer mes gallaires dans le port de ma ville de Toulon, je vous faicts cette lettre pour vous dire qu'incontinent icelle reçue vous ayez à conduire audit port toutes mes dictes gallaires, et à les tenir en ce bon estat qu'elles doibuent estre pour seruir selon les occasions qui se pourront présenter.... » (Signé Louis.) Le 15 octobre, le Roi disait au Général des galères de se hâter de remplir ses intentions, sur les renseignements que Sa Majesté « a reçus de bon » lieu des desseins que les Espagnols ont en leur armement de mer sur la » coste de Prouence. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 23, pièces 97 et 129.)

[1] Le Général ou Capitaine général des Galères était un des grands officiers de la Couronne, qui, sous l'autorité de l'Amiral de France, commandait l'escadre des galères, dont, à l'époque qui nous occupe, le port d'armement comme les chantiers de construction était Marseille. La charge de Général des galères était vénale, en ce sens que celui qui la possédait pouvait, avec l'assentiment du Roi, s'en défaire, moyennant une somme qui le désintéressait au profit d'un acquéreur qu'agréait Sa Majesté.

Et, puisque nous parlons des galères, disons, pour les lecteurs qui n'ont pas des notions précises sur les choses de la marine, quel était le navire appelé *Galère,* et en quoi il différait du navire nommé du nom générique *Vaisseau.*

Prenons les choses d'un peu haut. Depuis l'antiquité la plus reculée, la famille

Les chiourmes (équipages de rameurs) étaient faibles, Louis XIII renouvelant les ordres qu'avait donnés Henri IV, enjoignit à tous « les » justiciers et officiers qu'il appartenait », de condamner « à la peine » des galères » tous les « malfaiteurs », si l'on jugeait que pour leurs crimes ils l'eussent méritée..., sans ordonner la peine de mort, sinon contre ceux qui seroient convaincus de crimes atroces, « comme » assassinats, fausse monnoye et autres semblables qui ne sont répa- » rables que par mort. » (1er nov. 1634, Arch. citées, vol. 23 et 26,

Navire fut partagée en deux branches : les vaisseaux ronds, les vaisseaux longs. Les vaisseaux *ronds*, nommés ainsi à cause de leur coupe d'un ovale peu allongé, courts et larges, et seulement, d'ordinaire, trois fois plus longs que larges, étaient destinés à porter de lourdes charges. Leur vitesse n'était pas très-grande, non plus que celle de l'oiseau aquatique dont ils avaient la forme. Longtemps ils allèrent à l'aide du vent et des rames; plus tard ils perdirent les rames, dont ils ne gardèrent qu'un très-petit nombre pour leur servir dans certains cas, comme les virements de bord, quand le mouvement ne s'en effectuait pas bien avec le seul secours du vent. Au vent, ils livraient des voiles plus ou moins grandes, plus ou moins nombreuses; d'abord, une seule à chaque mât, puis deux voiles superposées, puis trois, puis quatre, et enfin cinq, auxquelles on adjoignit des voiles triangulaires et trapézoïdes, établies dans le plan de la quille. Le vaisseau rond eut d'abord un mât vertical, puis deux, puis trois, puis quatre, avec un mât incliné sur l'avant. A ces mâts, d'abord simples, on superposa de seconds mâts, auxquels on en ajouta d'autres moins gros. Le vaisseau, dans sa perfection relative, au commencement du dix-septième siècle, eut un grand mât, sur lequel on enta un grand mât de hune, puis un grand mât de perroquet; un mât de misaine sur l'avant, et sur ce second mât un petit mât de hune et un petit mât de perroquet; sur l'arrière, un mât d'artimon, et derrière celui-là, sur la poupe, un quatrième mât, plus court et moins gros que le mât d'artimon, et qu'on nommait mât de contre-artimon. Au mât de misaine et au grand mât toutes les voiles étaient rectangulaires ou, comme on disait, carrées, bien qu'elles fussent plus trapézoïdes que carrées; aux mâts d'artimon et de contre-artimon, les voiles étaient triangulaires ou *latines*, comme on les nommait de l'italien *alla trina* (à trois angles). Vers la fin du premier quart du dix-septième siècle, le contre-artimon fut supprimé. Nous ne pouvons ici donner, sur la forme extérieure du vaisseau rond, pas plus que sur sa mâture, sa voilure et son gréement, les détails que nous aimerions à multiplier pour l'instruction du lecteur. Que les curieux nous permettent de leur indiquer notre *Archéologie navale* et notre *Glossaire nautique*, où, avec des explications, ils trouveront des figures que nous ne pouvons reproduire ici, et nous le regrettons beaucoup.

Quant à la *Galère* (nom dont l'étymologie nous est restée inconnue), elle était le type du vaisseau *long*, ainsi appelé de sa forme générale, qui la rapprochait de la navette du tisserand, ovale fort allongé, et dont le rapport entre la largeur et la longueur, au lieu d'être, comme dans le vaisseau, de 1 à 3, était ordinairement de 1 à 5, 6 et même 7, c'est-à-dire que la galère était 5, 6 ou 7 fois plus longue que large. Sur le pont du navire étaient établis des bancs, siéges des hommes, forçats, esclaves ou rameurs volontaires qui maniaient les rames, leviers ayant leur point d'appui à la mer, leur résistance sur le bord du navire, et leur puissance à la poignée où s'appliquaient les mains des rameurs. Une galère commune avait vingt-cinq ou vingt-six bancs

p. 134 et 180). Les craintes qu'on avait eues de quelque entreprise de la part des Espagnols s'étant dissipées, le Roi écrivait au duc de Retz :

« Comme je vois que les occasions pour lesquelles je désirois vostre secours par delà sont passées, et que la saison ne permet pas qu'il s'en offre si tost qui rendent vostre présence nécessaire en vostre charge, je vous permets de venir me trouver. » (Arch. et vol. cités, p. 281.)

Les galères ne rentrèrent cependant pas toutes dans leurs cales; six d'entre elles furent mises sous le commandement du Bailli de

de chaque côté. Son armement en rames était donc de cinquante ou cinquante-deux rames maniées chacune par quatre ou cinq rameurs. Avec cette force, pointue, étroite, les flancs évidés et la poupe assise sur un massif très-mince auquel attenait le gouvernail, la galère, comme l'anguille, avait une marche rapide. Elle avait peu de stabilité, et ses deux ailes de rames lui tenaient lieu de balancier. Pour soulager son équipage ou pour profiter du vent quand il n'était pas trop fort, elle avait généralement deux mâts debout, à voiles latines. Quelques galères en eurent trois, mais c'étaient de grandes galères ou des galéaces. Les rames ne reposaient pas immédiatement sur le plat-bord de la galère, mais sur de longues pièces de bois encadrant la galère et qu'on nommait Apostis. Voici les dimensions d'une galère de vingt-six bancs — les galères Réales, Capitanes et Patronnes étaient plus grandes et avaient un plus grand nombre de rames — : longueur de la quille, 121 pieds (39^m 30^c); longueur d'un cap à l'autre, 144 pieds (46^m 70^c); longueur totale, 170 pieds (55^m 23^c); plus grande largeur, 18 pieds (5^m 84^c); largeur d'un apostis à l'autre, 26 pieds 8 pouces 6 lignes (8^m 67^c); creux ou pontal (distance entre le dessous du pont et la quille), 7 pieds 2 pouces (2^m 32^c); longueur totale de la rame, 34 pieds 4 pouces 6 lignes (13^m 81^c); longueur du Genou (la partie comprise entre la poignée et la cheville à laquelle était retenue la rame par un cordage nommé Estrope), 11 pieds 8 pouces (3^m 58^c); longueur du Tiers (la partie de la rame comprise entre la cheville ou Tolet et le commencement de la partie plate et large de la rame), 15 pieds 5 pouces 6 lignes (5^m 03^c); longueur de la Pale (la partie plate de la rame), 9 pieds 3 pouces 6 lignes (3^m 01^c). Pour bien faire comprendre ce détail, une figure serait nécessaire; mais nous devons nous en priver. On trouvera dans notre *Archéologie* et dans notre *Glossaire* toutes les figures qui feront bien comprendre ce que la description seule est impuissante à faire entendre.

La galère, chez les anciens et jusqu'au dix-huitième siècle, fut essentiellement un navire de guerre. Depuis l'application de la poudre aux armes d'attaque et de défense, armes de tir, elle fut munie sur l'avant d'une batterie de trois ou cinq pièces de canon, dont la plus grosse, celle du milieu, nommée *Coursier,* opérait son recul dans un corridor à ciel ouvert régnant tout le long et au milieu du navire, et appelé *Coursie*. La coursie séparait en deux parties égales le bâtiment dans sa largeur; de chacun de ses côtés était le *Tolar,* espace occupé par les bancs des rameurs. L'ensemble des deux tolars était nommé *Sillon*. — La poupe était couverte d'un pavillon, tente ou tendelet, étoffe supportée par un certain nombre d'arceaux de bois. La batterie de la proue était couverte par un petit pont nommé *Rambate*. La galère des anciens était armée à fleur d'eau d'un éperon; au moyen âge et depuis, l'éperon fut une longue pièce de bois ferrée peu utile pour la défense, mais qui, dans les abordages, pouvait servir de pont pour passer du navire abordeur sur le navire abordé.

Forbin, alors à Marseille, pour conduire et escorter le cardinal-archevêque de Lyon, monseigneur Alphonse-Louis du Plessis de Richelieu, frère aîné du grand Cardinal. Il se rendait en Italie. (*Lettre du Roi* et *lettre de M. Servien* au Bailli de Fourbin (*sic*), 31 déc. 1634. Arch. et vol. cités, p. 340 et 341.)

Les galères étaient bien entre les mains du duc de Retz; Richelieu jugea cependant qu'elles seraient mieux entre les siennes. Il ne pouvait en déposséder le Général sans un motif sérieux, et pour les avoir il imagina d'en acheter la charge à son légitime propriétaire, car toute charge était une propriété. Il demanda au duc de Retz [1] de lui vendre le Généralat des galères, et la « Lieutenance générale » pour le Roy dans les mers du Levant » qui y était attachée, « ainsi » que la Capitainerie et propriété de la galère appelée la *Contine* » qui lui appartenait en propre. Le duc de Retz consentit à se dépouiller de sa charge moyennant la somme de *cinq cent mille livres*, et céda son « marquisat des Isles d'Or, vulgairement appelées les Isles d'Yères (*sic*), consistant aux isles de port de Crox (*sic*), Bagneau et isle de Leuant, moyennant le prix de *soixante mille livres.* » (V. Arch. de la Guerre, vol. 26, pièce 133.) Le Cardinal, maître du Généralat des galères et du marquisat des Iles d'Or, en fit présent à « François de Vignerot, sieur du Pont de Courlay, chevalier des ordres du Roy. » Les lettres du Roi, données à Saint-Germain en Laye, le 2 février 1635, font dire à Sa Majesté qu'après avoir jeté les yeux sur divers autres sujets — beau mensonge, mais qui ne tirait pas à conséquence — elle n'avait estimé ne pouvoir faire un meilleur choix que de la personne « de messire François, etc. »,

« pour les diuerses preuues qu'il a desjà données de sa valeur et pour l'asseurance que nous auons en sa fidélité, en laquelle nous auons d'autant plus de confiance qu'ayant l'honneur d'estre nepueu de nostre très cher et très amé cousin le Cardinal duc de Richelieu..., nous esperons qu'il suiura tousjours les bons mouuements de nostre dict cousin pour nostre seruice, bien et aduantage de cet estat. Aussy ne pouuant mieux faire congnoistre au public le contentement que nous auons de ses grands seruices » (du Cardinal) « qu'en honorant des principales charges de nostre Royaume ceux qui luy touchent de si près, nous auons très volontiers incliné à la

[1] Pierre de Gondy, duc de Retz, comte de Joigny, fils de Philippe-Emmanuel de Gondy et de Françoise-Marguerite de Silly, naquit à Paris en 1620, et, en 1626, succéda à son père dans la charge de Général des galères. Le Roi le fit chevalier de ses ordres à la promotion du 31 décembre 1661. Il mourut le 29 avril 1676. Il avait épousé, en 1633, Catherine de Gondy, fille de Henri, duc de Retz.

supplication qu'il nous a faicte en faueur de son dit nepueu... » (Arch. citées, vol. 26, p. 130, 131.)

M. du Pont de Courlay était jeune, étranger au service des galères, il lui fallait donc un tuteur. Son oncle le lui donna en la personne de M. le Bailli de Forbin. (Lettre de M. Servien au bailli, 13 fév. 1635; Arch. de la Guerre, vol. 54, p. 169.) Le commandeur Jean de Forbin (Fourbin, comme on disait alors), sieur de la Marthe, était un officier brave et expérimenté qui devint par là le véritable Général des galères.

= On n'était pas encore en guerre ouverte avec l'Espagne, mais on n'était pas en paix. Le 8 février 1635, MM. de Buillon, Bouthillier et de Charnacé, conclurent à Paris avec MM. de Puw et Knuit, ambassadeurs extraordinaires des États généraux, un traité à l'effet de chasser les Espagnols des Pays-Bas. Entre autres stipulations, il y était dit que les États tiendraient, à leurs frais, une armée navale sur les côtes de Flandre; qu'outre cela, les États, d'un côté, et la France, de l'autre, auraient chacun une escadre de quinze vaisseaux » pour empêcher les descentes dans les deux États. » Les États consentaient à voir leur Amiral saluer le premier, de son pavillon amené et de son canon tiré, le commandant de l'escadre française, qui, immédiatement, lui devait rendre ce double salut. Si les escadres se rencontraient, et si elles se joignaient (pour agir ensemble), l'Amiral hollandais devait avoir séance au conseil après le général français, son Vice-amiral après celui de l'escadre française, et ainsi des autres officiers. (*Hist. des Traités de paix.*) Richelieu maintenait ainsi le rang de la France et haut son pavillon.

Le ministre avait les yeux sur les mouvements que faisait l'Espagne dans la Méditerranée; il ne voulait pas se laisser surprendre par elle; aussi le 12 avril 1635, donna-t-il commission à M. Michel Particelli, sieur d'Émery[1], de :

« faire fortifier et armer toutes les côtes et places de Prouence, pour la sûreté des dites places, des galères et vaisseaux, et de passer tous marchés à cet effet, mais en présence du président Séguiran, lieutenant de la marine en Provence, et du sieur Roux, lieutenant de l'artillerie de la marine en Levant. » (Arch. de la Guerre, vol. cité, p. 42.)

[1] Michel Particelli, fils de Dominique-Michel Particelli et de Marie Scarron, naquit vers 1585; il épousa Marie Lecamus, devint seigneur d'Émery, fut fait Surintendant des finances en 1643, et mourut exilé dans ses terres, le 23 mai 1650, sacrifié par Mazarin, maudit par le peuple, et détesté par le Parlement de Paris, dont il avait songé à réduire les gages. (Voyez notre *Dict. critiq. de biographie et d'hist.*, p. 941.)

Le 13 juin 1635, le Roi pour reconnaître les services du président Séguiran lui donnait une des galères qu'il faisait construire, non pour la commander lui-même assurément, mais comme une propriété qu'il pouvait faire valoir par un lieutenant. (Arch. et vol. cités, p. 136 [1].) A peu près à ce moment, le Bailli de Forbin écrivait « à M. du Pont, Général des galères », pour lui dire que les gens amenés par la chaîne des galères étaient « harassés, malades et nus ». Il attendait des ordres à ce sujet. (M. le baron de Stassart voulut bien, le 16 juin 1851, nous communiquer la lettre du commandeur.)

Louis XIII écrivit, de Monceaux, le 19 juin, au marquis du Pont de Courlay :

« Vous avez vu par mes lettres de déclaration du VIe de ce mois comme j'ai résolu de faire la guerre par terre et par mer au Roy d'Espagne, ses pays, vassaux et subjects, et, parce que je me promets sur ces occasions que mes galères me pourront rendre quelque signalé seruice, je vous fais cette lettre pour vous dire que vous ayez à donner ordre que toutes mes galères soyent toujours prestes à se mettre en mer et qu'elles s'emploient le long de ma coste aux prises des vaisseaux ennemis... Et au cas que mes ennemis paroissent de nouveau en mes costes avec leurs vaisseaux, que ceux qui commandent mes galères en votre absence avisent à mon cousin le Mareschal de Vitry ce qu'ils entreprendront... » (Arch. citées, vol. 24, p. 402.)

Le Roy d'Espagne avait une armée navale sur les côtes d'Italie; elle connut bientôt la déclaration de guerre et s'apprêta à faire contre les rivages de la Provence des démonstrations inquiétantes pour le pays et des hostilités sérieuses. Le marquis de Santa-Cruz, qui la commandait, avant de quitter son mouillage, chercha à se renseigner, et le seigneur de Monaco, Honoré II Grimaldi, protégé de l'Espagne, lui écrivit le 13 juin 1635 :

« De las cosas de Provença... (traduisons). Des choses qui m'ont été

[1] Le Roi donna aussi à M. Abel Servien, secrétaire d'État et des commandements de Sa Majesté, la charge de capitaine d'une de ses galères; M. Servien choisit pour la commander, comme son lieutenant, M. de Jannet, neveu du bailli de Forbin. (Arch. de la Guerre, vol. 26, p. 129; vol. 27, p. 35.) Le capitaine d'une galère qui la tenait de la munificence du souverain, pouvait vendre sa capitainerie, comme le Général son généralat. C'était une ferme qui rapportait des bénéfices quand on faisait des prises sur l'ennemi. — La galère commandée par M. Jannet de Lambesc fut capturée dans le combat qui eut lieu le 1er septembre 1638 entre les galères de France et celles d'Espagne, affaire dont nous parlerons bientôt. Elle se rendit à demi brûlée. M. Jannet fut fait prisonnier; mais il fut échangé contre Don Alonas, capitaine espagnol. Le Roi donna à M. Servien une galère conquise sur l'ennemi, en échange de la sienne glorieusement perdue.

dites touchant la Provence, je tire cet avis qu'une armée entière, sous le commandement du Maréchal de Vitry, est répartie tout le long des côtes, pour s'opposer à un débarquement que ferait notre flotte. Cette armée serait de cinquante mille fantassins et de cinq cents chevaux environ. Toutes les milices de la montagne ont ordre de se tenir armées pour descendre au rivage en cas de besoin, et elles s'y sont rendues précipitamment lorsqu'ont paru les huit vaisseaux de Naples; puis, quand elles ont connu le malheur arrivé à l'Armada (la flotte), elles sont rentrées chez elles. Cependant les Français, craignant toujours notre flotte, veillent et se fortifient grandement, redoutant la jonction des galères d'Espagne avec vous. Suivant les dires, il y a sur les îles d'Hyères quinze cents fantassins et deux forts munis d'une grosse artillerie, l'un du côté du large, l'autre du côté de la terre. Il y a dans un port nommé « Ribaudasco » (c'est l'île du grand Ribau) « et en d'autres endroits des îles beaucoup de tours et de fortins. Dans les îles de Saint-Honorat et de Sainte-Marguerite, il y a cinq cents hommes d'infanterie, et dans l'une un assez bon fort (*un fuerte razonable*); dans l'autre, la tour du couvent de Saint-Honorat sert de forteresse... Toulon est réputé imprenable, et il y a, m'a-t-on dit, deux mille hommes avec le Maréchal de Vitry, qui est venu en toute hâte à Antibes pour voir les fortifications auxquelles travaillent huit cents ouvriers. A Cannes (*Caneba*) est un gros de gens de pied et de cavaliers; mais c'est Toulon et Antibes surtout que le Maréchal munit de tous les moyens de défense... » (Arch. de Simancas, liasse 2,656.)

La disgracia sucedida à la Armada, à laquelle faisait allusion le seigneur de Monaco, était un grand coup de vent (*gran tormenta*) qui avait accueilli et mis en danger, le 25 mai, les vaisseaux espagnols. Huit galions avaient fui devant le temps, et, le 20 juin, trois des plus grands étaient à Porto Longone, d'où le marquis de Santa-Cruz écrivait au Roi son maître. Dans sa lettre il disait qu'il désirait partir avec vingt-cinq galères et douze galions, les derniers jours de juin, et qu'il envoyait le marquis del Viso avec sept galères pour aller chercher des vivres et des soldats. Quant à Don Melchior de Borja, il était à Livourne, pour faire des provisions de bouche qui ne lui manqueraient pas, le grand-duc de Toscane (Ferdinand II) ayant donné ordre qu'on fournît aux officiers du Roi d'Espagne tout ce qui leur serait nécessaire. (Lettre du 20 juin. Arch. de Sim., liasse 2,656.)

L'intention du marquis de Santa-Cruz était, quand toutes les galères l'auraient rejoint, de partir de l'île d'Elbe, et d'aviser ensuite au moyen qu'on prendrait pour insulter la côte de Provence. Le duc de Tursi [1] qui connaissait très-bien ces passages, avait conseillé

[1] M. Doria, duc de Tursi, mourut à Gênes le 19 décembre 1649. (*Gazette de France.*)

au marquis de Santa-Cruz d'attaquer les îles de Lérins, jugeant ce lieu très-propre à recevoir un établissement solide aussi avantageux aux Espagnols que gênant pour les Français. (Lettre du duc de Tursi au marquis de Santa-Cruz, de Massa, le 24 juin 1635. Arch. de Sim.) Cet avis avait paru bon au commandant de l'Armada, mais il n'en croyait pas la réalisation possible, pour des raisons qu'il déduisait à Philippe IV, et entre lesquelles figurait le manque d'argent, inconvénient auquel ne paraissait pas disposé à pourvoir le Cardinal Albornos. (Lettre au Roi d'Espagne du 27 juillet 1635, liasse citée.) Cependant les choses s'arrangèrent pour lui mieux qu'il ne l'avait espéré. Le 3 septembre, il était dans la baie de Savone, décidé à attaquer les îles de Lérins ou les îles d'Hyères, suivant les circonstances de temps ou de résistance. Le 12, la flotte, composée de vingt-deux galères, cinq vaisseaux ronds et quelques chaloupes (Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 3), la flotte mit sous voile, et le 13, à midi, le marquis de Santa-Cruz débarqua ses troupes sur l'île de Sainte-Marguerite. On reconnut qu'il y avait peu de monde dans la place, sans fortification achevée et sans fossé (*habia poca gente ni la fortificacion perficionada y sin foso*). Pendant la nuit on la serra de près et elle se rendit. Elle n'avait que cent vingt soldats! Les Espagnols allèrent alors à Saint-Honorat, qui se défendit mieux. Pourtant, le 15 au matin, il cessa son feu. Huit cents hommes sortirent de la place. On ne permit pas à ceux-ci de garder leurs armes, ce qu'on avait permis de faire aux tristes défenseurs de Sainte-Marguerite. Le marquis de Santa-Cruz prit possession des îles au nom du Roi d'Espagne. (Lettres du marq. de Santa-Cruz au Roi; de Fray Lilio Brancacio au comte-duc Olivares de San-Lucar; de Geronimo della Torre au même ministre; de Miguel Perez de Exéa, au même; de Don Garcia de Toledo Osorio, marquis de Villafranca, au même, et du marquis de Santa-Cruz au même; toutes datées du 15 septembre 1635; Arch. de Sim., liasse 2,655.)

Ainsi étaient tombées les îles de Lérins au pouvoir des Espagnols! Qu'avait donc fait le Maréchal de Vitry? Où étaient les galères de France? Le Maréchal fortifiait Toulon, ne soupçonnant pas qu'on viendrait prendre Sainte-Marguerite et Saint-Honorat, tant il était mal servi par ses espions! Les galères étaient à Marseille et à Toulon, n'ayant pas l'ordre de prendre la mer. Le succès de l'attaque faite par l'Espagne à un des points de la côte de France produisit dans le pays un effet douloureux. Cet effet n'allait pas s'affaiblissant,

car on apprenait que les Espagnols augmentaient leurs forces et se présentaient impunément devant Toulon. Dans les derniers jours d'août, douze galères parties de Barcelone sous le commandement du duc de Ferandine, et faisant route pour rejoindre l'armée qui était aux îles de Lérins, s'étaient montrées un matin au cap de la Ciotat, et à l'aide d'un vent d'ouest frais avaient contourné l'île de Porquerolles, puis bravant les canons (endormis), avaient passé entre cette île et Port-Cros pour suivre la côte de Provence, presque à portée du mousquet. Les forts étaient restés muets et les galères n'avaient pas bougé de leur mouillage! Forbin n'était pas là, et ceux que le Maréchal de Vitry dit avoir avertis n'avaient point tenu compte de l'ordre qui leur était donné. Les galères espagnoles portaient avec elles une grande somme d'argent, 2,400 soldats mayorcains et autres, et le marquis de Lleganès, qui allait commander à Milan. (Lettre de M. de Vitry; à Toulon, 3 sept. 1635. Vieil. Arch. de la Guerre, vol. 245, p. 3.) Comment le Maréchal était-il obéi? A quels hommes avait-il confié les postes sur lesquels il exerçait son haut commandement? Richelieu justement irrité aurait fait payer cher à M. Nicolas de Vitry sa négligence inconcevable, si Louis XIII n'eût soutenu l'assassin du maréchal d'Ancre, son complice dans cette action infâme. Pour dégager sa responsabilité autant qu'il pourrait le faire, le ministre ordonna qu'une enquête fût poursuivie sur l'événement qui émouvait le pays. M. François Dumas, conseiller du Roi et lieutenant en la maréchaussée du pays de Provence fut chargé de recueillir les dépositions. Nous avons sous les yeux les dires de quelques-uns des hommes interrogés. Celui d'Antoine Gueirard est le plus considérable, et nous sommes forcé de l'analyser. Il est daté du 30 octobre :

Le jeudi 13 septembre, « veille de la fête de la Sainte-Croix », l'armée navale espagnole parut vers neuf heures du matin à la pointe de l'île de Sainte-Marguerite. Le capitaine Marniac, du régiment de Cornusson, qui commandait la place, répartit ses soldats « pour la garde de la fortifica- » tion et pour réparer une partie des brèches de ladite fortification qui » étoit tombée ». Ces soldats étaient « au nombre de cent dix, en comp- » tant vingt-cinq ou trente malades »... Il fut tiré « de part et d'autre » quantité de mousquetades toute la nuit, et le déposant fut occupé conti- » nuellement à faire des balles de mousquet, pour ce que les balles que » ledit capitaine Marniac auoit *estoyent trop grosses* ». Sur les onze heures du soir, les ennemis tentèrent, du côté du ponant (ouest), deux assauts qui furent soutenus par ledit capitaine Marniac, quoiqu'il fût malade. Au

point du jour, deux capitaines espagnols s'approchèrent du bastion et parlèrent au capitaine français « de la composition de la place ». Celui-ci dit qu'il ne voulait traiter qu'avec M. le marquis de Sainte-Croix, lequel vint en effet, et, du bas du bastion, traita avec Marniac, qui obtint de sortir de la place « avec bagages, balle en bouche » (c'est-à-dire les mousquets chargés), « la mèche allumée des deux bouts et le tambour battant ». Le capitaine et ses gens s'embarquèrent et se retirèrent à Cannes.. « Le déposant ajouta qu'on ne put tirer que quelques coups de canon, « les quatre canons de fer qui armaient les bastions du fort étant mal placés, ayant d'ailleurs les roues trop petites, et demandant vingt-cinq hommes pour les manœuvrer, à cause que les plates-formes étoient mal faites. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 92.)

Lorsque le Cardinal de Richelieu lut cette déposition, sa colère dut être grande. Les autres affirmations n'étaient pas de nature à le calmer. Le capitaine d'Uzès avait obtenu pour la garnison de la tour de Saint-Honorat, où il commandait, une capitulation aux termes de laquelle lui et ses officiers pourraient quitter l'île avec leurs épées, mais que les soldats s'en iraient sans armes. Les trois consuls de la ville de Cannes, Pierre Allègre, Raphaël Rémond et Charles Massac, puis Jean Flour, habitant de cette ville, et un religieux du couvent de Saint-Honorat, déclaraient que, selon eux, les capitaines Marniac et d'Uzès auraient pu tenir beaucoup plus longtemps. André Colle, de la Ciotat, pilote Réal sur la Capitane de Sicile, commandée par Don Louis, fils du marquis de Santa-Cruz, avait dit qu'il avait entendu Don Louis et le capitaine Jean de Castro attester que les Français auraient pu tenir quatre ou cinq jours.

L'enquête accusait les commandants de Sainte-Marguerite et de Saint-Honorat, mais ne justifiait point le Premier Maréchal de France, qui, évidemment, avait manqué de soin autant que de prévoyance. Nous ne voyons pas ce qu'on fit à Marniac et à Uzès, mais nous voyons que M. de Vitry fut maintenu dans son commandement. Il dut en coûter au Cardinal ! Il était certain qu'attaquées par une flotte entière, les deux pauvres forteresses devaient succomber; mais elles devaient tomber bravement, sous le canon espagnol, après une résistance sérieuse.

Voici un document curieux, c'est une *Relation* anonyme de l'état des îles de Lérins et de l'armée des Espagnols, à la date du 30 décembre. Elle est probablement d'un Français qui, ayant servi sur un des navires espagnols, avait quitté ce service :

« Premièrement, l'armée navale est en cet estat : L'escadre de Naples



est composée de dix galères; dans l'une d'icelles il y a *un pilote françois,* appelé patron Reymond; il est marié à Naples[1]. — La seconde escadre est de Sicile, composée de dix galères. Patron Jean Bouguier est pilote réal » (premier pilote). « *Il est de Marseille* et y a sa femme et ses enfants. — La troisième est celle de Gênes, composée de huit galères, qui sont des particuliers du dict Gênes. — La quatrième est composée de dix galères d'Espagne; le duc de Fernandine est général d'icelles. — La dicte armée est, en outre, composée de douze vaisseaux. La Capitane réale est armée de cinquante pièces de canon de fonte verte. L'admirante en a quarante-cinq; la patache de ce galion en a vingt-deux, et les autres huit ou dix chascun. Sur la capitane, il y a un pilote *françois* natif de Marseille, appelé Jean Gay, marié à Malte. Sur la patache, il y en a un de la Ciotat, appelé patron Simon. Il est un mauvais François. » (Que sont donc les autres qui servent contre la France? Hélas! dans les temps de trouble et de guerre civile, qui se fait une idée juste de la patrie?) — Il y a un nommé capitaine Jean Pantalin, *de Tolon;* sa femme et ses enfants sont audict Tolon. Il commande un vaisseau. — Ces vaisseaux ne sont guère bien pourvus de mariniers, et, *sans les François,* ils seroient en toutes les peines du monde, ayant l'Espagnol faute de gens pour la conduite des vaisseaux. — Il y a dix galères qui se préparent pour conduire en Espagne le duc de Fernandine et le marquis de Sainte-Croix. Aussitôt qu'ils seront partis, André Doria doit se rendre aux isles pour y commander. — Si dix galères de France se mettoient en bon équipage, elles emporteroient sans doute les dix qui accompagnent le duc de Fernandine et le marquis de Sainte-Croix, parce que celles-ci ne sont guère bien armées. — Dans les isles il y a six ou sept mille hommes grandement fortifiés; car, à l'entrée des isles, il y a deux forts, dont l'un est achevé et a quatre pièces de canon; lesdits forts regardent le ponant et le levant. Le chasteau de Saint-Honorat est tout entouré de grands fossez qu'ils ont faits depuis la prise desdictes isles. — Les forçats, qui sont la pluspart Turcs, en nombre de deux mille, travaillent continuellement à la fortification, et le soir, quand ils se retirent du travail, portent chacun une pierre sur leur dos pour les fours à chaux. — Les Espagnols attendent le secours de douze vaisseaux avec huict mille hommes. — Le Vice-Roy de Naples demandoit un jour au pilote Bouguier, qui est bon François et a enuie de retourner en France, s'il y avoit moyen de surprendre Tolon et Marseille; mais ledit Bouguier lui dict que dans Marseille il y avoit plus d'hommes que de mouches, que Tolon estoit très-bien fortifié, et qu'il croyoit que ce seroit en vain de les attaquer. Néantmoins il (le Vice-Roi) le recommanda au marquis de Sainte-Croix comme sa propre personne, il luy a fait donner trente ducats de paye tous les mois. — Il meurt force soldats dans les isles, jusques à quarante par jour, parce qu'ils mangent du saumon salé et en grande quantité. — Lorsque le

[1] Les galères de Naples n'assistaient point à la prise des îles de Lérins; elles ne joignirent l'armée que plus tard.

marquis de Sainte-Croix fut sur le point d'aller surprendre les isles, il dit qu'il n'auoit pas courage de les aborder, pour n'estre pas assez fort; mais il luy arriua un bateau du côté de Provence, qui luy dit d'auancer et que sans doute il les emporteroit, comme il a faict. » (Rien, dans la correspondance espagnole qui est sous nos yeux, ne justifie cette appréhension du marquis quant à la prise des îles de Lérins. Il était très-bien renseigné, et, s'il comptait sur une certaine résistance, il ne doutait pas de venir à bout de son entreprise.) — Au milieu de l'île Sainte-Marguerite, ils font bâtir une forteresse flanquée de quatre tours, dans laquelle ils font état de mettre quarante pièces de canon. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 166.)

Les Espagnols s'établissaient fortement sur les îles dont la conquête leur avait coûté si peu de peine. Le marquis de Santa-Cruz écrivait au comte-duc qu'être là c'était faire au Roi de France le plus grand ennui qu'on pût lui faire (*es la mejor pesadumbre que se puede hacer al Rey de Francia.*) (Lettre du 22 sept.) Le même jour, le marquis écrivait à son souverain que ce poste était « le meilleur » du monde pour faire la guerre à la Provence, étant à côté d'An- » tibes et de Saint-Tropez et voisin de l'Italie. Hors le port de Mes- » sine il n'y a point qui vaille le mouillage entre les deux îles. »

— La France ne pouvait rester sur l'affront du 14 septembre; le Cardinal lui préparait une revanche. Il envoyait ses ordres dans les ports pour un prochain armement; mais ils rencontraient bien des obstacles.

Le Bailly de Forbin écrivait à M. Abel Servien, le 3 décembre, que deux fois déjà il avait demandé à monseigneur le Cardinal des deniers qu'il fallait pour la fonte des canons des nouvelles galères et des autres qui n'en « avaient pas », et qu'il n'y avait en toute la Provence « ny poudre ny salpêtre ». — « Parlez encore, s'il vous plet, « car le tens s'écoule et au besoin tout nous manquera. » (Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 114.) De son côté le maréchal de Vitry écrivait le même jour au même ministre :

« J'ajoute seulement ce mot à la despêche du Roy » (que j'adresse au Roi) « pour vous dire que les officiers de l'Admirauté volent icy le plus impunément qu'il fût jamais, et si » (s'il) « faut ainsy parler, vendent le seruice du Roy, faisant sortir des barques geneuoises » (génoises) « contre l'intention de Son Éminence et les deffenses que je leur fais, toutes chargées de vins et de denrées qui vont aux ennemis, alléguant des faussetés qu'ils se sauvent la nuict » (alléguant faussement qu'elles se sauvent pendant la nuit) ; « et même des principaux officiers ont fait sortir six barques, avec un passe-port pour un jour, d'Antibes, qu'on a venes en présence du port

aller aux ennemis, ce qui ne peut qu'il ne soit fâcheux pour la prouince et à ceux qui affectionnent le service du Roi comme moi... Vitry. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 120.)

Mal servi, trahi, le Cardinal ne se déconcerte pas. Il a besoin d'auxiliaires intelligents, d'agents dévoués; il en avait déjà trouvé dans l'Église, il en prend un nouveau dans l'épiscopat. C'est un jeune homme d'une grande maison, d'une ambition qui demande à se faire jour, d'un dévouement sur lequel Richelieu peut faire un grand fonds, parce qu'il est éclairé et qu'il saura obéir. Gabriel de Beauveau de Rivarennes, prévôt de l'Église de Nîmes, est nommé Évêque de Nantes, et le voilà dans le corps des prélats militants [1]. Le 3 décembre 1635 le Roi signe les instructions que le Cardinal veut lui être données.

M. de Nantes s'entendra avec le Maréchal de Vitry, et les sieurs de Bezançon et Guérapin (chargés des fortifications), et visitera toutes les places et forts de la côte de Provence pour faire achever les travaux qui y restent à faire. Il aura soin de maintenir le bon accord entre le Maréchal et le comte de Garces, qui va en Provence comme maréchal de camp; il préparera le jugement de ceux qui ont « lâchement » rendu les îles de Sainte-Marguerite et de Saint-Honorat, « afin que le sieur Maréchal contribue lui-même à ce que le Parlement en prenne connaissance. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 41, p. 65.)

Lorsque le Maréchal de Vitry reçut la lettre qui lui annonçait le prochain voyage à Toulon de l'Évêque nommé de Nantes, quelle fut l'impression qu'il en reçut? On lui donnait, non pas un collaborateur, mais un mentor, et ce mentor était un homme d'Église! Il ne résigna pas sa charge de gouverneur, il se résigna, se courba sous la main de Richelieu, et, le 30 décembre 1635, écrivit à M. Servien : « J'accompagne la lettre du Roy de celle-cy pour vous dire que j'at- » tans impatiemment l'arrivée de monseigneur de Nantes pour pour- » voir à diverses choses qui importent à cette province, particulière- » ment pour le trauail du fort de la Croix. » Il y avait bien là un peu

[1] M. de Beauveau, fils de Jean et de Charlotte de Brillovet, ne fut sacré que le 23 avril 1636, aux Chartreux de Paris, par les Évêques de Chartres, de Saint-Paul-Trois-Châteaux et de Nîmes. Il prit possession par procureur le 11 juin suivant, mais ne vint à Nantes pour siéger que le 24 janvier 1638. A la fin de l'année 1669, il abdiqua, et mourut peu après. (Nicol. Travers, Hist. de Nantes, t. 3, p. 296, et *Gallia christiana.*) Le successeur de M. de Beauveau, en faveur de qui l'Évêque de Nantes se démit, fut l'abbé de La Baume Le Blanc de La Vallière, doyen de Tours.

de dépit, mais le déplaisir se dissimulait encore. Il paraît qu'il se montra un moment et que M. de Beauveau en écrivit à la cour; car, le 4 février 1636, le Roi adressa cette lettre à M. de Vitry :

« Mon Cousin, Je vous ay déià tesmoigné comme je désirois que vous puissiez donner créance à tout ce que le sieur Éuesque de Nantes vous diroit de ma part;... mais, comme il n'y a rien qui puisse dauantage contribuer à mon seruice que de faire connoître à tous mes seruiteurs et subiects de vostre gouvernement qu'une personne que j'ay enuoyée *pour auoir soin de mon seruice,* auec vous et sous votre autorité, agit en toutes choses de concert auec vous » (on adoucit les frottements), « j'ay bien voulu vous escrire *encore* par cette lettre de la considérer et de *prendre ses aduis* sur toutes occurrences, comme d'une personne en qui j'ay *une confiance particulière,* luy recommandant aussy de déférer aux vôtres et de vous rendre tous les respects et honneurs qui vous sont dus; et, ne doutant point que vous ne vous conformiez volontiers, en ce qui est de cela, à mes intentions, je prie Dieu, etc. » (Minute de la main de M. Servien. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 41, p. 85.)

Il paraît que le maréchal fit contre fortune bon cœur, comme on dit, ou que monseigneur de Nantes mit dans ses rapports avec lui des formes si gracieuses que tout antagonisme cessa; on est porté à le croire, aucun document contraire à cette supposition n'existant aux archives qui nous ont fourni les précédents.

— Pendant les années 1635 et 1636, Du Quesne eut une commission pour commander un petit vaisseau de guerre, le *Neptune,* de deux cents tonneaux et de huit canons de 10. Il eut pour lieutenant l'un de ses frères, Étienne, sans doute. (*Revue générale de l'escadre de Bretagne;* 19 juin 1636. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 463, p. 1.) En 1635, Abraham Du Quesne n'eut aucune occasion de se distinguer; 1636 le vit agissant avec l'armée navale qui allait opérer pour le recouvrement des îles de Lérins.

X.

L'année 1636 commença mal pour les Espagnols. Le 17 janvier, une tourmente mit en péril quatre de leurs galères et jeta à la côte le galion *Saint-Raymond.* C'est ce que dit le duc de Tursi, le 22 de ce mois, dans une lettre où il affirmait que, lorsque les fortifications des îles Sainte-Marguerite et Saint-Honorat seraient achevées, il serait bien *impossible de les prendre jamais.* Richelieu comptait qu'il n'en serait pas ainsi, et se disposait à arracher à l'Espagne une con-

quête dont elle comptait tirer un grand avantage pour l'avenir. Le Cardinal ne se dissimulait pas que la reprise des îles pourrait être difficile, l'ennemi se fortifiant solidement et mettant dans les châteaux réparés et bien armés des soldats aguerris, en grand nombre. Il avait donné des ordres pour qu'une armée navale assez grande embarquât de bonnes troupes, et passât des mers du Ponant dans la Méditerranée, où elle se joindrait à une escadre de vaisseaux ronds et de galères, armés à Toulon.

Les Espagnols croyaient savoir que « les Français faisaient de grands efforts pour constituer leur armée ». Les derniers avis qu'ils avaient à la date du 24 mai 1636, étaient « que M. de Mantin avait passé le détroit avec cinquante grands vaisseaux, lesquels venaient s'ajouter à quarante autres qui étaient à Toulon et à Marseille, à côté de vingt galères et d'une grande quantité de tartanes. » On affirmait en Espagne que la France avait fait construire à Fréjus, à Toulon et à Marseille, six Barcons ou Mahónes, et que, pour cette œuvre, on avait réuni tous les charpentiers des ports français. » (Arch. de Sim. Lettre de Don Miguël Perez de Exéa au Roi d'Espagne.)

Ces nouvelles étaient inexactes en un point. M. de Mantin ne commandait pas l'armée du Ponant, dont les vaisseaux étaient encore loin du détroit. C'était à un autre officier que le Cardinal avait confié le soin de tout ce qui touchait à la marine. Le commandeur des Gouttes, que recommandaient de bons services et une pratique ancienne, devait être l'âme véritable de l'armée de mer, à la tête de laquelle cependant le Roi plaçait M. Henri de Lorraine, comte d'Harcourt, cadet du duc d'Elbeuf, celui-ci assez mal avec Henri, qui avait compris que l'amitié du Cardinal pouvait faire sa fortune. M. Henri comte d'Harcourt avait environ trente-cinq ans; il avait accepté, sollicité peut-être, le commandement important qu'on lui confiait. Il allait partir ayant au cœur une blessure que ne devait pas guérir une campagne heureuse. Il aimait une belle veuve, brûlait de l'épouser, et ne quittait Paris qu'avec l'espoir de reprendre en un tour de main ce que les Espagnols avaient pris de cette façon. L'événement ne justifia point cette espérance, et le « lieutenant général du Roy ès mers du Levant » ne fut libre qu'après le 8 octobre 1638. Il épousa Marguerite-Philippe du Cambout, en 1639; on le verra plus loin. M. le comte d'Harcourt, surnommé *Cadet la Perle*, est connu de tout le monde par le portrait de Nicolas Mignard, que grava si bien Antoine Masson en 1667. Une grosse perle que por-

tait le comte à l'oreille gauche et que « le peintre n'oublia point, lui valut le surnom par lequel ses amis le désignaient. M. Henri de Lorraine mourut d'apoplexie à Royaumont, en 1666. Son cercueil fut déposé dans un caveau de l'Abbaye; il y était encore en août 1856, et nous l'y vîmes ainsi que ceux de deux autres Harcourt, qui attendaient, depuis la révolution, qu'on leur donnât un tombeau plus convenable que ne l'est une cave remplie de tonneaux d'alcool.

Le Cardinal de Richelieu qui voulait avoir quatre yeux à lui dans l'affaire de la reprise des îles de Lérins et qui déjà en avait deux en Provence, choisit pour commissaire auprès du comte d'Harcourt, un prélat moins nouveau dans les choses de la guerre que ne l'était M. de Nantes. Celui qu'il donnait à Henri de Lorraine comme un « conseiller » — l'euphémisme était de bon goût — s'était montré capable, homme d'action, homme de sens, au siége de la Rochelle. C'est lui qui, la ville rendue et ouverte au Roi, avait célébré la messe d'action de grâces devant Louis XIII, dans l'église purifiée de Sainte-Marguerite. Il avait ensuite accompagné le Roi en Piémont, et pour récompense de ses services avait reçu la croix de commandeur de l'ordre du Saint-Esprit, en même temps que le Cardinal de Richelieu et le Cardinal de La Valette, prélats guerriers, et que MM. Claude de Rebé, Archevêque de Narbonne, et Jean-François de Gondy, Archevêque de Paris. M. Henri d'Escoubleau de Sourdis, que le Cardinal-ministre donnait comme coadjuteur à M. le comte d'Harcourt, était à ce moment Archevêque de Bordeaux et avait quarante-deux ans, étant né en 1594, à Paris, sur la paroisse de Saint-Germain l'Auxerrois, ainsi que le prouve cet acte que nous avons trouvé : Du 6e novembre 1594, fut baptisé Henry, fils de « M. de Sourdy (*sic*) chevalier des ordres du Roy, et de dame Isa- » bel (*sic*) Babou « (de la Bourdaisière) » sa femme; le parin (*sic*) » très-haut et très-puissant prince Henry quatrième, par la grâce de » Dieu Roy de France et de Nauarre, la marraine dame Gabrielle » d'Estrées, marquise de Moncenay. » Le filleul de Henri IV et de la belle Gabrielle, troisième frère de François de Sourdis qui, le 3 mars 1598, fut fait Cardinal, et, l'année suivante, archevêque de Bordeaux, M. Henri d'Escoubleau de Sourdis entra dans l'Église et, âgé de vingt-deux ans, le 19 mars 1623, fut sacré évêque de Maillezais (Richelieu avait aussi commencé par là), et, en juillet 1629, succéda sur le siége de Bordeaux à son frère François, mort le 28 janvier 1628. (*Gallia christiana.*)

Les lettres du Roi qui instituaient le comte d'Harcourt et monseigneur Henri de Sourdis furent données à Chantilly, en avril 1636; elles nommaient :

« le comte d'Harcourt Lieutenant général pour commander l'armée navale, ensemble aux escadres et vaisseaux dont elle est et sera composée » (après la jonction avec celle de Provence), « et à tous et chacuns les chefs desdites escadres et cappitaines des vaisseaux, gens de guerre et de marine qui y seront, exploiter lesdites escadres et vaisseaux conjointement ou séparément, selon que les occasions requéreront et qu'il sera plus à propos, etc. »

Quant à M. de Bordeaux, voici ce qui, dans ces lettres, le concernait particulièrement; le Roi le nommait :

« chef de ses Conseillers près ledit comte d'Harcourt..., pour l'assister dans les conseils qui se tiendront en l'employ de l'armée et sur toutes les affaires concernant la dicte armée, et pour, soubz l'autorité de Sa Majesté et celle dudit comte d'Harcourt, avoir la direction de ce qui » serait « de la subsistance de ladite armée, viures, munitions et équipages » (ce qui en faisait un intendant général), « auec pouvoir de faire prendre tous les vaisseaux françois qui se » rencontreraient « en mer, les victuailles, agreez et munitions dont ladicte armée navale pourroit avoir besoin, *en payant, laissant néantmoins auxdits vaisseaux ce qui leur* » serait « *nécessaire pour le reste de leur voyage;* ensemble de l'artillerie, fonte de canons, si besoing » était « au calibré de France et marques ordinaires de la marine, fortifications de places, emploi des finances..., etc. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 32, p. 277.)

L'autorité de l'Archevêque était grande; il en usa à la satisfaction de Richelieu; mais il ne put faire que les choses allassent aussi vite qu'ils l'auraient souhaité l'un et l'autre. On armait dans tous les ports du Ponant; on levait des équipages; mais l'argent manquait souvent, et puis mille petites difficultés, mille résistances. Enfin les navires arrivèrent, les uns après les autres, à la rade de Saint-Martin-de-Ré, où, le 10 juin, sur les six heures du matin, le comte d'Harcourt fit tirer un coup de canon pour signal de partance et appareilla avec son Vice-Amiral et quarante autres vaisseaux. L'Archevêque de Bordeaux demeura à la rade de Saint-Martin avec dix-sept vaisseaux pour attendre le sieur de La Bouillerie et les trains de l'artillerie de terre. Il conduisit ensuite son escadre à la rade de Belle-Isle où devait se réunir l'armée entière composée de cinquante neuf vaisseaux (grands ou petits). Le prélat se rangea le 16, à Belle-Isle, sous le pavillon du comte d'Harcourt (Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 3). Philippe des Gouttes, grand prieur d'Auvergne, un des chevaliers de cette milice catholique qui luttait avec tant de

gloire et de dévouement contre les pirates de la Méditerranée, le commandeur des Gouttes, capitaine de vaisseau en France, depuis 1618, montait le Vaisseau Amiral qui devait porter le comte d'Harcourt et M. de Bordeaux. Il avait partagé la flotte en trois escadres, selon les ordres du cardinal de Richelieu [1].

Le 9 juin 1636, une revue générale fut faite « des chefs, soldats » et matelots, ensemble des canons et des payements faits pour la » solde et les victuailles de l'armée. » Voici l'état de cette revue, que nous avons trouvé dans les Vieilles Archives de la Guerre, volume 463, pièce n° 1; il diffère un peu de celui qu'on lit dans la *Correspondance de Sourdis* (Documents inédits pour servir à l'histoire de France); il est plus complet et les noms propres y sont plus régulièrement reproduits :

« Bretagne : Le grand *Saint-Louis,* de 1,000 tonneaux : M. des Gouttes, capitaine; lieutenant, le sieur du Croizet (que la Correspondance de Sourdis nomme « Le Croiset », et qui se nommait en effet Jean Rogier, sieur du Cruzet. (Voyez notre *Dictionnaire critique,* page 460); enseigne, le sieur Charles de Lignières. — La *Fortune,* de 500 tonneaux : capitaine, M. de Poincy; lieutenant, le sieur de Launay-Razilly; enseigne, le sieur de Bourdeille. — La *Licorne,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Montigny [2]; lieutenant, le sieur de Conflans; enseigne, le sieur de Villemolin (Edme de Certaines. Voy. notre *Dictionn. critique,* p. 344). — Le *Corail,* 500 tonneaux : capitaine, M. Rigault; lieutenant, le sieur de Saint-Georges; enseigne, le sieur Guirard. — Le *Cigne,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Cangé; lieutenant, le sieur de Beaulieu; enseigne, le sieur de Laberts Clotiers. — Le *Cocq*, 500 tonneaux : capitaine, M. de La Fayette; lieutenant, le sieur Pappin; enseigne, le sieur Mondon. — Le *Saint-Michel,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Cou; lieutenant, le sieur de La Roche-Brasdefer; enseigne, le sieur de Caumartin. — La *Sainte-Genefuieue,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Beaulieu; lieutenant, le sieur Paons; enseigne, le sieur de Lisle. — La *Perle,* 300 tonneaux : capitaine, M. de Boisjoly; lieutenant, le sieur de la Baronnie; enseigne, le sieur de Kerven (ou de Querven, selon l'orthographe des documents; il fut fait lieutenant

[1] Ph. des Gouttes fut fait Chef d'escadre en 1640, Lieutenant général le 9 juillet 1644, et mourut à Paris en 1649.

[2] Jules de Montigny, admis dans l'ordre de Malte en 1607. C'était un Bourguignon du diocèse de Sens. (Vertot, *Hist. de Malte.*)

de vaisseau en 1648, capitaine le 18 novembre 1652; il se retira en 1673 et mourut le 4 avril 1688. Son frère cadet fut capitaine de vaisseau.) — La *Magdelaine,* 300 tonneaux : capitaine, M. de Guitault; lieutenant, le sieur de Paris; enseigne, le sieur de la Hautière. — L'*Église,* 300 tonneaux : capitaine, M. de Miraumont; lieutenant, le sieur de La Tour; enseigne, le sieur de Bourvenel. — L'*Hermine,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Coursac; lieutenant, le sieur de Villeneufue; enseigne, le sieur de Cadoudal. — La *Sainte-Marie,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Portenoire; lieutenant, le sieur de Escu; enseigne, le sieur d'Alboisse. — La *Royale,* 120 tonneaux : capitaine, M. de Poincy » (Nous ne savons comment distinguer celui-ci du capitaine de la *Fortune*. Peut-être son frère cadet ou son fils.); « lieutenant, le sieur de Lagreur; enseigne, le sieur de Guiguen. — La frégate de Brest, 120 tonneaux : capitaine, M. Razet; lieutenant, le sieur de la Porte-Verte. — La patache de M. de Cou, 50 tonneaux : capitaine, le sieur Poupardin; lieutenant, le sieur de Chavigny.

» Guienne : L'*Europe,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Mante » (capitaine depuis l'année 1626; nous ne le voyons pas sur les listes de la marine après 1640); lieutenant, le sieur Bression; enseigne, le sieur Monguion. — Le *Saint-Louis,* de Saint-Jean de Luz, 500 tonneaux : capitaine, M. de Giron; lieutenant, le sieur de la Chênaye; enseigne, le sieur Maynard. — Le *Lion d'or,* 300 tonneaux : capitaine, M. de Beaulieu-Pressac; lieutenant, le sieur Coquet; enseigne, le sieur de Crespy. — L'*Intendant,* 300 tonneaux : capitaine, M. d'Arpantigny; lieutenant, le sieur Thomas; enseigne, le sieur du Mollet. — Le *Saint-Louis* de Hollande, 300 tonneaux : capitaine, M. de Taillebois; lieutenant, le sieur Viguier, son frère; enseigne, le sieur Viguier le jeune. — La *Renommée,* 300 tonneaux : capitaine M. Charles Duval de Couppeauville (Normand du diocèse de Rouen, chevalier de Malte depuis le 23 juillet 1613 Vertot, *Histoire de Malte.*); lieutenant, son frère; enseigne, le sieur de Caussan. — Le *Saint-Jean,* 300 tonneaux : capitaine, M. Vaslin; lieutenant, le sieur Hillary; enseigne, le sieur Aubry. — La *Marguerite,* 200 tonneaux : capitaine, M. de la Treille (celui avec qui Du Quesne le père eut le procès dont nous avons parlé ci-dessus, p. 22); lieutenant, le sieur de la Chesnaye; enseigne, son neveu (le neveu du capitaine). — Le *Saint-François,* 200 tonneaux : capitaine, M. Régnier; lieutenant, le sieur Herpin; enseigne, son fils.

— La *Lionne,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Beaulieu le jeune ; lieutenant, le sieur Proustz ; enseigne, le sieur de Chastonou (*sic*). — La *Palmande,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Cazenac ; lieutenant, son frère ; enseigne, le sieur Le Cocq. — L'*Espérance,* 200 tonneaux : capitaine, M. d'Arrerac ; lieutenant, le sieur Palot ; enseigne, le sieur d'Arrerac le jeune. — La *Cardinale,* 120 tonneaux : capitaine, M. de la Rivière d'Auray ; lieutenant, son fils ; enseigne, le sieur de Villiers. — L'*Ange,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Petonnier ; lieutenant, le sieur des Gatines ; enseigne, le sieur Poirier. — La frégate gasconne, 120 tonneaux : capitaine, M. Gabaret » (Mathurin) ; « lieutenant, le sieur de La Fontaine. — Le *Saint-Vincent,* 300 tonneaux : capitaine, M. de La Rouillerie, commandant le train de l'artillerie.

» NORMANDIE : La *Magdelaine,* 300 tonneaux : capitaine, M. du Mé d'Aplemont » (capitaine de 1626 ; il devint Chef d'escadre en 1643, redevint capitaine en 1662, et mourut aux Indes en 1673) : « lieutenant, son frère (puîné) ; enseigne, son cadet. — La *Marguerite,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Chastellux » (César de Chastellux, d'Avallon, entré dans l'ordre de Malte en 1600. Il avait un frère, Maximilien, qui se fit recevoir en 1610. Vertot, *Hist. de Malte.*) ; « lieutenant, le sieur Clerisse ; enseigne, le sieur Clerisse le jeune. — La *Sainte-Anne,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Poutrincourt » (Probablement Michel de Biencourt Poutrincourt, gentilhomme picard, admis dans l'ordre de Malte en 1611. Vertot.) ; lieutenant, le sieur de Saint-Amant ; enseigne, le sieur Dubocq. — L'*Aigle,* 200 tonneaux : capitaine, M. Louis Havart, sieur de Senantes) du diocèse de Chartres, chevalier de Malte depuis l'année 1618) ; lieutenant, le sieur de Bourmel ; enseigne, le chevalier de Rougerolles. — La *Levrette,* 200 tonneaux : capitaine, M. Daniel ; lieutenant, le sieur Renault ; enseigne, le sieur Vincent. — Le *Neptune,* 200 tonneaux : capitaine, M. DU QUESNE ; lieutenant, son frère » (Nous avons dit plus haut que ce devait être Étienne Du Quesne, qui pouvait avoir vingt-quatre ou vingt-cinq ans. Jacob devait être plus jeune d'un an ou deux.) ; enseigne, le sieur Béchot. — Le *Griffon,* 200 tonneaux : capitaine, M. de La Chesnaye[1] ; lieutenant, le sieur Héron ; enseigne, le sieur Bon.

[1] Voilà le troisième La Chesnaye ; nous ne savons comment les classer. Nous soupçonnons qu'il y a ici une faute du copiste du document original ; mais nous ne savons comment la corriger.

» *Brûlots :* L'*Ours,* 250 tonneaux : capitaine Matta. — Le *Chasseur,* 230 tonneaux : capitaine, Brun. — Le *Pigeon blanc,* 200 tonneaux : capitaine, Bavaulz. — L'*Hirondelle;* capitaine, Collo. — La *Fortune,* 80 tonneaux : capitaine, Fanton. — Le *Saint-Jean-Baptiste,* 120 tonneaux : capitaine, Mollé.

» *Flûtes* » (Bâtiments de transport.) : « La *Sainte-Anne,* 250 tonneaux : capitaine, Malherbe. — L'*Isabelle,* 80 tonneaux : capitaine, Bourgaronne. — L'*Espérance,* 250 tonneaux : capitaine, La Moisse. — Le *Clomp,* servant d'hôpital, 250 tonneaux : capitaine, Beaufils. — La *Charité,* 240 tonneaux : capitaine, Denis. — Le *Pigeon blanc,* 340 tonneaux : capitaine, Bocquet. — Les *Trois-Moulins,* 300 tonneaux : capitaine, Gabaret » (Sans doute, Jean, fils aîné de Mathurin). — Le *Pigeon blanc* » (Comment les trois navires qui portaient ce nom étaient-ils distingués ? Nous ne le voyons pas. Par le nom de leur port d'armement, peut-être.), 280 tonneaux : capitaine, Fouhé. — L'*Aigle,* 260 tonneaux : capitaine, Camus. — La *Vierge,* 250 tonneaux : capitaine, Haudemon. — Le *Saint-Jean-Baptiste,* 250 tonneaux : capitaine, Aubry. — La *Marie,* 200 tonneaux : capitaine, Vallery. — L'*Amitié,* 280 tonneaux : capitaine, Talien. — La *Marie,* 200 tonneaux : capitaine, Bradelu. »

L'armement en canons de ces trois escadres était, en somme, de 410 pièces de fonte verte. Le Vaisseau Amiral, qui portait 295 hommes d'équipage, avait 46 pièces. Les vaisseaux de 500 tonneaux, avec 200 hommes d'équipage, avaient de 34 à 36 bouches à feu ; ainsi de suite en diminuant à proportion du tonnage. Tant que les trois escadres devaient aller de Belle-Isle à Toulon, M. de Poincy devait remplir l'office de Contre-Amiral ; après la jonction avec l'escadre du Levant, cet office devait revenir à M. le baron d'Allemagne, Chef d'escadre du Levant et le plus ancien des Chefs d'escadre employés dans l'armée. M. de Mantin[1] avait l'office de Vice-Amiral. Le capitaine de Caen (Guillaume) avait la charge de Sergent-major général et de bataille de l'armée (ceci répond au titre de « Major général de la flotte », qui est usité aujourd'hui), conformément aux règlements

[1] Qui signait ainsi :



faits par le Cardinal duc de Richelieu. » (Instructions données à l'Archevêque de Bordeaux; 20 avril 1636.)

Le baron d'Allemagne était M. Jean-Louis du Mas de Castellane, un des fils de Nicolas du Mas, qui, en 1559, avait hérité de son oncle Melchior de Castellane, baron d'Allemagne, à la charge par lui de porter le nom et de prendre les armes de Castellane. M. Jean-Louis était dans le service des galères de France en même temps que le bailli de Forbin; mais il prétendait sur celui-ci l'avantage, alléguant que son brevet de capitaine était antérieur à celui du bailli. Pierre de Gondi, Général des galères, donna cependant à Forbin la préférence quand il se choisit un Lieutenant général. Le baron d'Allemagne conçut un vif déplaisir de ce qu'il considérait comme un passe-droit injurieux à son mérite; il demanda au Roi la permission d'aller servir le duc de Savoie, qui lui accorda le Généralat de ses galères. Il ne garda pas longtemps cette charge, revint en France en 1635, alla à la cour, et Richelieu lui donna le commandement de l'escadre de Provence. Il se retrouva là en présence du bailli de Forbin, et une lutte nouvelle commença entre eux, ni l'un ni l'autre ne voulant être, dans le service, le subordonné de son antagoniste. Le Cardinal intervint, non pas avec cette résolution qui lui était ordinaire, mais en conciliateur qui voulait ménager deux hommes capables et de bonnes maisons. Il déclara que l'escadre des bâtiments ronds, que commandait le baron d'Allemagne, resterait séparée, quant à présent, de celle des galères, et qu'on verrait plus tard, si quelque grande occasion se présentait. (Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 158 et 163; vol. 41, p. 86. — Voyez notre *Dict. critique,* p. 26.) Les choses en étaient à ce point, M. de Forbin et le baron d'Allemagne vivant politiquement ensemble, lorsque le comte d'Harcourt mit à la voile, de Belle-Ile.

L'armée navale vient d'achever l'embarquement des troupes destinées à l'attaque des îles de Lérins; elle porte 14,000 hommes environ, et doit trouver un renfort en Provence. Le 22 juin, tout est prêt. Le 23, au point du jour, le signal de l'appareillage est donné par le *Grand Saint-Louis*. En un instant tous les navires arborent leurs flammes et leurs pavillons, et se couvrent de toile. Le vent favorise le départ. Chacun prend son poste et l'on fait bonne route vers le détroit de Gibraltar. Aucun incident sérieux ne marque le voyage. Un vaisseau anglais passe à portée de la flotte sans saluer le pavillon du Roi de France; on lui demande le salut, qu'il refuse.

On le canonne et on le prend. Arrivé au détroit, que les Espagnols ont laissé libre, le comte d'Harcourt renvoie en France trois navires, pour porter la nouvelle de l'arrivée de l'armée aux Colonnes d'Hercule et pour renforcer la garde-côte du ponant. Il expédie en même temps la *Magdelaine,* que commande M. de Guitault, au Maréchal de Vitry, pour le prier d'envoyer l'escadre de Toulon aux îles d'Hyères, où il se propose d'aller faire de l'eau, et où il attendra le baron d'Allemagne et le Général des galères avec leurs navires. L'escadre du Levant est composée de treize vaisseaux ronds sous les ordres du premier, et de douze galères sous ceux de M. du Pont de Courlay. Dans la Méditerranée, on prend trois navires turcs montés par 250 hommes. Pendant le trajet de Belle-Ile à Toulon, l'armée a perdu beaucoup de monde par la maladie. On arrive enfin, et, le 29 juillet au matin, les galères espagnoles s'avancent devant la ligne des galères françaises rangées en bataille pour couvrir l'entrée de la rade. Le comte d'Harcourt, qui s'est mis en mesure de repousser toute attaque, paraît sur le pont de son vaisseau « en pourpoint », c'est-à-dire sans armes et sans cuirasse, crie *Vive le Roi!* et à l'instant un feu si vif est dirigé sur les Espagnols qu'ils se voient contraints de plier et de faire force de rames pour éviter un plus long combat. (Les documents espagnols que nous avons sous les yeux ne mentionnent point cette attaque, racontée dans un document français. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 3.)

Les quatre escadres réunies, va-t-on agir sans perdre de temps? Ne laissera-t-on pas respirer l'Espagnol? Non. Un de ces antagonismes que Richelieu a trouvés plus d'une fois chez les chefs, que trouveront encore Mazarin et Colbert, paralysera tout. Le Maréchal de Vitry ne peut souffrir de servir sous le comte d'Harcourt. C'est déjà bien assez pour sa fierté d'avoir à subir les conseils de l'Évêque de Nantes. Il ne refuse rien d'une manière absolue; mais il n'accorde rien sans de longues hésitations, sans des objections interminables; et le temps se passe! Il faut encore que Richelieu fasse intervenir le Roi, non pour un ordre formel au Maréchal, mais pour un accord de la même nature que celui qui a mis Forbin et le baron d'Allemagne dos à dos, ou plutôt vis-à-vis, et se regardant de travers :

« .... Je ne puis sans beaucoup de déplaisir voir que le temps, qui devroit à présent être utilement employé sans perdre un seul moment, se passe en des longueurs et difficultés, lesquelles il semble que, par bonne

intelligence entre ceux à qui j'ai confié le commandement, l'on pourroit empescher... Je mande à mon cousin le Maréchal de Vitry de donner pour mon armée navale tous les gens de guerre et toute l'assistance au besoin pour agir utilement.... Je mande à mon cousin le comte d'Harcourt et à mondit cousin le Maréchal de Vitry que j'entends que, lorsque madite armée fera quelque descente ou attaque dans mes isles de Sainte-Marguerite et de Saint-Honorat, ou ailleurs, en mer ou dans les côtes d'icelles, mon cousin le comte d'Harcourt ayt le commandement sur tout ce qui y sera employé, et si c'est en terre ferme dans le voisinage, en Provence, comme à Mourgues » (Monaco), « mondit cousin le Maréchal de Vitry commandera à tout ce qui sera mis à terre pour exécuter l'entreprise. » (Lettre du Roi à l'Archevêque de Bordeaux, 20 août 1636, à Chantilly. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 29, p. 32.)

Cette concession faite au Maréchal, qui, pour une seule expédition, donnait à l'armée deux chefs indépendants l'un de l'autre, eut l'effet de toutes les transactions de ce genre ; les choses n'allèrent ni mieux ni plus vite, et le Roi, « surpris des tems » qu'on mettait à l'attaque des îles, envoya M. de Baumes, premier capitaine du régiment de la marine,

« pour recongnoistre bien particulièrement les causes d'où provenoient ces longueurs.... et presser très-incessamment » MM. d'Harcourt, de Vitry et de Sourdis... « de mettre la main à l'exécution et sans plus de remise, exhortant aussy le sieur du Pont de Courlay à faire de sa part le semblable. » (Lettre du 19 novembre. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 41, p. 195.)

M. du Pont de Courlay avait besoin d'être excité à bien faire, car il avait mécontenté grandement son oncle peu de temps auparavant. Le Général des galères s'était avisé de démonter les capitaines des galères nommés par le Roi et de les remplacer par des officiers du régiment des galères, dont la conduite des navires n'était pas le métier. Le Cardinal avait envoyé au Général le Secrétaire de la marine, M. Julius de Loynes[1], pour l'engager à rétablir les capitaines dépossédés de leurs commandements, lui signifiant que, s'il n'obéissait pas aux ordres de Son Éminence, il eût à se rendre immédiatement à Paris pour rendre compte de sa conduite. M. du Pont de Courlay résista et partit pour la Cour, où il fut fort mal reçu par son oncle, comme on peut croire. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 41, p. 1, et vol. 29, p. 72, lettre du 26 août 1636 à M. du Pont.)

[1] M. de Loynes, « Secrétaire de la marine », c'est-à-dire de la Grande Maîtrise de la navigation et du commerce, était un intelligent et dévoué serviteur du Cardinal. Voir à son sujet notre *Dictionnaire critique*, p. 811.

Pendant l'absence du jeune Général des galères, les choses furent remises sur l'ancien pied par le bailli de Forbin. La disgrâce de M. du Pont de Courlay ne fut pas bien longue; car nous voyons qu'il était en Provence le 22 décembre. Ce jour-là, en effet, le Roi lui écrivait, se plaignant de l'inaction de l'armée et l'avertissant que Sa Majesté envoyait à Toulon M. de Frémicourt « pour ordonner » au Maréchal de Vitry de remettre quatre mille hommes de pied et toute la cavalerie qui était en Provence « ès mains de M. le comte d'Harcourt, afin de les conduire en lieu favorable pour les passer dans l'État du duc de Parme ». (Vieilles Arch. de la Guerre. Minute du cabinet de M. Sublet de Noyers, vol. 31, p. 132.)

Pendant les six derniers mois de l'année 1636, l'armée ne fit rien, les chefs contestant sur l'emploi qu'on pourrait faire de cette force qu'ils paralysaient et qui coûtait gros à la France. Don Francisco de Melo, sur cette mésintelligence, écrivait de Milan, le 8 décembre, au Roi d'Espagne, que le Maréchal de Vitry, en plein conseil, en était venu à cette extrémité de frapper du bâton l'Archevêque de Bordeaux. Don José de Bojados écrivait dans le même sens, le 12 décembre, de Gênes :

« *Ha pasado gran digusto entre el obispo de Bordeos y general Betri, y llegó a termino que el Betri dió al obispo con un palo, la cosa que ha causado mucha inquietud entre la gente de entrambos generales.* » (Arch. de Simancas, liasse 2659.)

Tout homme de guerre que le Cardinal eût fait M. de Sourdis, l'Archevêque ne pouvait point appeler sur le pré le brutal officier qui lui avait fait ce sanglant affront. Il se contenta d'écrire à la cour pour se plaindre d'un procédé dont sa robe lui défendait de tirer raison, et que d'ailleurs les édits sur le duel ne permettaient point à un autre de venger en son nom. Oublia-t-il l'injure, la pardonna-t-il en bon chrétien? Il est permis d'en douter, quelque respect qu'on ait pour sa mémoire. Les procédés n'étaient pas plus courtois entre le Maréchal et le comte d'Harcourt qu'entre le prélat et le Maréchal, et l'armée avait chaque jour le spectacle déplorablement scandaleux des chefs se contrariant sur tous les points, se bravant à tous propos, au mépris des ordres du Roi, qui leur recommandait la concorde et la bonne entente.

Enfin, une querelle sérieuse éclata entre ces chefs qui devaient à tous l'exemple de l'union. — Elle vint du comte d'Harcourt —, et tout ce que purent faire les amis des deux parties fut de les con-

traindre à ajourner l'instant de la vider par les armes. On écrivit au Cardinal, que ces dissentiments inquiétaient, et le Ministre expédia, avec une lettre du Roi aux adversaires, M. de Kernel, enseigne des gardes du corps, chargé d'interdire au comte et au Maréchal toute rencontre à main armée, « sur peine d'encourir l'indignation de » Sa Majesté et d'encourir les rigueurs de l'ordonnance contre les » combats singuliers ». M. de Kernel avait ordre de s'entretenir avec les amis de ces messieurs et d'exhorter les généraux à se réconcilier. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 42, p. 34; lettre du 21 janvier 1637.) Le duel n'eut pas lieu; mais la réconciliation ne fut pas très-sincère. On n'oublia point.

— Si cette année 1636 ne fut de rien pour la satisfaction de l'ardeur qui embrasait notre jeune Du Quesne, elle ne fut pas tout à fait perdue pour son instruction. Il navigua en escadre et apprit l'art de conduire un vaisseau suivant les règles de la tactique navale. Il n'était plus le corsaire allant à sa volonté ici ou là, libre dans son action et dans sa manœuvre, sortant du port ou y rentrant, selon son intérêt et les circonstances; il était officier de guerre et commençait à savoir obéir à un signal, à modérer ou accélérer la marche de son navire, pour tenir scrupuleusement le poste qui lui était assigné dans les différents ordres de marche; c'était beaucoup. Le combat viendrait ensuite; patience!

XI.

M. du Pont de Courlay avait demandé au Roi de pouvoir aller passer l'hiver à terre pour se reposer; Louis XIII lui répondit que son intention était qu'il restât à pourvoir aux choses de sa charge, qui n'étaient « pas encore bien établies ny effectuées », et surtout à faire achever les galères nouvelles et à les armer de bonnes chiourmes. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 34, p. 116.)

Bien que l'affaire des îles fût la première dans les préoccupations du Cardinal en ce qui était de la marine, Son Éminence ne perdait pas de vue la nécessité d'augmenter le matériel naval. Il avait demandé à la Hollande six vaisseaux neufs, et, le 13 janvier 1637, il donnait au capitaine Martin les instructions du Roi pour mener à fin cette affaire et conclure le marché avec les entrepreneurs hollandais, à condition que les bâtiments seraient rendus à Brest « au dernier jour de mars ». Le capitaine Martin était annoncé par

M. Servien « à M. Abraham Borm, bourgmestre régent d'Amsterdam ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 41, p. 234 et 235.)

Le 15 janvier, le Roi écrivait à l'Archevêque de Bordeaux que son intention était de laisser, cet hiver, un certain nombre de ses vaisseaux dans les ports de Provence, le reste devant repasser dans les mers du Ponant, sous la conduite dudit Archevêque. Les navires rappelés devaient être radoubés. (Vol. 34, p. 100.) Cependant les événements firent ajourner le retour des navires dans l'Océan. Le duc de Parme avait fait un arrangement avec les Espagnols; d'un autre côté, le duc de Ferandine, pensant qu'après un premier échec les Français ne tenteraient rien contre les îles, avait diminué les garnisons de Sainte-Marguerite et de Saint-Honorat; l'occasion semblait donc propice à une action vigoureuse « pour le recouvrement des îles », et le Roi priait l'Archevêque de Bordeaux de s'entendre avec le comte d'Harcourt pour voir ce qui pourrait s'entreprendre. (Vol. 34, p. 289.) On résolut de faire une fausse attaque sur la Sardaigne et de revenir par un retour subit devant les îles pour les réduire. L'attaque eut « peu de succès ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 41, p. 251.) Le 14 mars, le Roi envoya un M. de Beaufort pour savoir du Maréchal de Vitry « quand il espéroit au » vray et sans remise pouvoir exécuter l'attaque des isles ». M. de Beaufort devait encourager le Maréchal à se hâter et « s'offrir d'y » *prendre une pique à côté de luy* ». Le messager du Roi devait voir MM. d'Harcourt et de Sourdis pour remplir auprès d'eux la même mission. L'instruction donnée à M. de Beaufort finissait par ce paragraphe :

« Il demeurera en Provence jusques à ce que ledit dessein de l'attaque des îles soit exécuté ou failli, et, quelque succès qu'il puisse auoir, en apportera nouuelles à Sa Majesté, aussitôt qu'il ne verra plus lieu d'en attendre autre chose. » (Vol. 41, p. 253.)

Le bailli de Forbin, qu'on avait appelé à Paris « pour rendre » compte » au Roi « des choses qui s'estoient passées l'année der» nière », retourna à Toulon porteur d'une lettre écrite le 9 avril, de Saint-Germain en Laye, au Général des galères :

« Je désire, disait Louis XIII, que vous oubliiez tous les sujets de mécontentement que vous avez eus jusqu'icy de lui » (de M. de Forbin) « et que vous le considériez en toutes occasions comme ayant témoigné toutes sortes de dispositions à vous rendre le respect et l'obéissance qu'il vous doibt, et que par sa qualité » (sa noblesse) « et par la longue expérience

qu'il s'est acquise au fait de la mer, il mérite de vous tout bon traitement; à quoi m'asseurant que vous vous conformerez de bon cœur, je prie Dieu, etc. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 35. p. 250.)

Ce désaccord entre les chefs d'une expédition importante aura-t-il une fin? Richelieu voit dans le Maréchal de Vitry un obstacle au bon accord qui a besoin d'exister pour le succès de l'entreprise, et il persuade au Roi de le rappeler, et de confier provisoirement le gouvernement de la Provence à Henri II, prince de Condé. A ce sujet, Louis XIII écrivait au Maréchal la lettre suivante, qui le dut irriter singulièrement :

« Mon cousin, vous connoissez trop bien de quelle importance m'est la reprise des îles de Sainte-Marguerite et Saint-Honoré de Lérins, pour ne pas croire que je veuille la faciliter en tout ce qui me sera possible; c'est ce qui me donne sujet de faire aller présentement mon cousin le Prince de Condé en Provence, pour faire par sa présence cesser toutes les divisions qui y ont esté jusques icy; et la continuation de cette mauvaise intelligence qui est entre vous, mon cousin le comte d'Harcourt et ceux qui ont les principaux soins de mon seruice dans mon armée navale me faict désirer que, pendant qu'ils poursuivent l'entreprise à laquelle ils sont attachez, vous me veniez trouver, afin d'ôter à ceux qui pourroient ne vous aimer point tout lieu de dire que vous ne favorisez pas ce dessein autant qu'il est à souhaiter. Je ne doubte point de vostre zèle; mais cette affaire m'est si importante que je veux prévenir tout ce qui pourroit en empêcher le succès, soit en effets, soit dans l'opinion du monde, et qu'incontinent que vous aurez reçu mes lettres, vous partiez de vostre gouvernement pour vous rendre près de moy... (16 avril 1637.) » (Vieilles Arch de la Guerre, vol. 42, p. 103.)

La leçon était dure et la disgrâce cruelle, si méritée qu'elle fût. Le Maréchal obéit. Le comte d'Harcourt et l'Archevêque de Bordeaux, délivrés de ce compagnon incommode, prirent tout de suite, d'accord avec le conseil où siégeaient, avec le Général des galères, le baron d'Allemagne et l'Évêque de Nantes, toutes les dispositions pour l'attaque des îles. Ces dispositions sont minutieusement décrites dans une longue pièce insérée au volume 33 des vieilles Archives de la Guerre, où elle a le numéro 4. Nous croyons inutile de la reproduire ici, notre intention ne pouvant être d'entrer dans le détail du débarquement. Nous devons dire le résultat obtenu, la seule chose qui importe, croyons-nous, à la majorité de nos lecteurs, qui ne sont ni ingénieurs, ni marins, ni militaires.

Le mardi 24 mars, veille de l'Annonciation, l'attaque fut commencée dès le matin. Mais une pluie considérable et un vent violent

qui s'éleva tout à coup contrarièrent la flottille qui portait les troupes et la contraignirent à retourner aux vaisseaux d'où elle était partie. Ce fut le samedi seulement que, le calme étant revenu, on alla débarquer à l'est de l'île Sainte-Marguerite. La flottille, soutenue par les vaisseaux, qui canonnèrent de très-près les retranchements élevés par les Espagnols, fit des brèches considérables aux forts, dont l'artillerie tirait sur les troupes de débarquement. A ce moment, le comte d'Harcourt, qui était descendu de son vaisseau dans une felouque avec MM. de Mantin et des Gouttes, arriva à terre, suivi de M. de Miraumont, qui commandait les 900 hommes chargés du premier effort dans la descente. De son côté, le commandeur de Guitaut, qui menait la troupe des enfants perdus, abordait l'île, suivi d'une quantité d'officiers volontaires. Si l'attaque fut vive, la défense fut opiniâtre. Nos soldats combattirent longtemps, « n'ayant » qu'un pied à terre et l'autre dans l'eau ». Enfin, après une lutte obstinée, les Espagnols furent obligés de se retirer dans le fort de Monterrey. Plusieurs volontaires les poursuivirent l'épée dans les reins ; mais ils tombèrent dans une embuscade où la plupart périrent. M. l'Archevêque de Bordeaux, qui n'était pas descendu des derniers, rejoignit le comte d'Harcourt et fut blessé d'une mousquetade, mais fort légèrement. Le comte s'établit dans un fortin évacué par ses défenseurs. Il fallut alors avancer pied à pied, et ce ne fut qu'au bout de quarante-trois jours de travaux et de combats que, le 12 mai 1637, le gouverneur espagnol, Don Miguel Perez y d'Exéa, sortit à la tête de 986 hommes, honorablement traité par le vainqueur. Le commandeur de Guitaut, qui, par lettres du 4 mai (Arch. de la Guerre, vol. 36, p. 148), avait été désigné par le Roi pour commander les îles de Lérins après leur prise, entra tout de suite en fonction.

Le 13 mai, le commandant de Saint-Honorat, sommé de se rendre, répondit qu'il voulait se défendre jusqu'à l'extrémité. M. de Mantin, avec son escadre, alla se mouiller vers la pointe de l'Est ; le commandeur des Gouttes, avec le reste de la flotte et les galères, se posta à l'ouest de l'île, à la portée du mousquet. Le feu alors commença et fut si terrible, que, après une résistance des plus honorables, les Espagnols demandèrent à capituler. Ils furent traités généreusement, emportant leurs armes, et ne laissant que cinq drapeaux, qui plus tard furent envoyés au Roi.

Le jour de Saint-Honoré, lendemain de la prise de Saint-Honorat — la rencontre était singulière, — M. de Sourdis dit la messe et

chanta le *Te Deum* en action de grâces de la victoire remportée sur un ennemi digne des vainqueurs. L'Archevêque avait été partout pendant la lutte, et les relations contiennent de lui des éloges sur lesquels enchérit une lettre de Louis XIII datée de Versailles le 27 mai. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 181, 182, et vol. 36, p. 306.)

— Quelle part eut Du Quesne au succès de l'armée royale? Avec un navire armé de huit petits canons, il ne pouvait pas grand' chose. Il tint son poste comme tous ses camarades, dont aucun n'est nommé dans les relations officielles.

— La flotte française se porta promptement sur les côtes du Languedoc et vint en aide à M. Charles de Schönberg, qui délivra Leucate assiégée et battit les Espagnols le 29 septembre 1637. M. Charles de Schönberg, duc d'Halluin, tira de cette affaire le bâton de Maréchal, que le Roi lui envoya le 27 octobre. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 39, p. 270.) L'Archevêque de Bordeaux en tira une lettre de félicitation, écrite le 11 octobre par Louis XIII. (Vol. 39, p. 192.)

Richelieu décida alors qu'une démonstration vigoureuse serait faite par une partie des forces navales réunies dans le Levant contre Alger et Tunis, pour punir l'un de son manque de foi, intimider l'autre, et faire un nouveau traité avec les Algériens. L'autre partie, composée de dix-huit vaisseaux, trois brûlots et cinq flûtes, devait retourner dans les ports de l'Océan, afin de se réparer et d'entrer dans la composition d'une nouvelle flotte, armée pour la campagne de 1638. Le comte d'Harcourt commandait les douze vaisseaux destinés à l'affaire de Barbarie.

Un fait grave se produisit alors. Le différend entre le Maréchal de Vitry et l'Archevêque de Bordeaux n'était point arrangé. Louis XIII avait voulu en connaître et désirait intervenir lui-même pour la réconciliation entre ces deux personnages importants. Le Maréchal était retourné à son gouvernement après la reprise des îles de Lérins; mais il y était mal avec tout le monde. L'Archevêque ne pouvait le voir; le comte d'Harcourt faisait état de l'estimer peu et de l'aimer encore moins. Sa position était donc mauvaise, et son humeur ne contribuait pas à l'améliorer. Le Roi ne le défendait plus guère contre le Cardinal; il usa cependant encore de ménagements et lui écrivit le 21 octobre :

« Mon cousin, Bien que je ne doute pas qu'estant informé de mes inten-

tions sur l'accommodement que je désire faire entre vous et le sieur Archeuesque de Bordeaux, vous ne sachiez bien rejeter toute autre voye qui vous seroit présentée pour l'éclaircissement des différends que vous auez eus auec lui, néantmoins ayant eu quelques auis du contraire, je vous fais cette lettre pour vous dire que je trouuerois fort mauvais que vous en usassiez autrement, désirant que cette affaire se termine en ma présence... » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 39, p. 240.)

C'était ajourner le Maréchal au tribunal du souverain et lui donner l'ordre d'aller à la cour, où de son côté se trouverait M. de Sourdis. Que se passa-t-il? Le Roi apprit-il que François de Vitry avait à l'avance déclaré qu'il s'accommoderait avec le Prélat sans l'entremise de Sa Majesté? Quoi qu'il en soit, le 29 octobre, le Roi écrivait à l'Archevêque :

« .... Ayant eu connoissance de la mauvaise conduite du Maréchal de Vitry au gouuernement de Provence, que je luy avois donné auec la bonté que chacun sçait, je n'ay pu la souffrir, et l'ayant faict arrester à son armée par deça, j'ai en même temps résolu de luy oster sa charge de gouverneur de la Provence et de la remplir de la personne de mon cousin le comte d'Aletz... » (Vol. 39, p. 278.)

Le Maréchal avait, en effet, été arrêté le 27 octobre 1637, et conduit à la Bastille [1].

Le 24 novembre 1637, le Roi écrivit à l'Archevêque de Bordeaux de ramener dans les ports de l'Océan une partie des vaisseaux qu'il commandait, et lui accordait le congé que, fatigué de la campagne pénible qu'il venait d'achever, M. de Sourdis avait sollicité, pour avoir « quelque relasche ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 40, p. 32.) Le *Neptune* fut du nombre des navires qui, du Levant, retournèrent dans le Ponant. Du Quesne allait changer ce petit navire contre un plus considérable, quoique petit encore; ce qui prouve qu'il avait servi en officier pratique et zélé.

XII.

L'année 1638 fut heureuse pour la marine française. Le commandeur des Gouttes, dès la rentrée des vaisseaux en Ponant, s'était appliqué à constituer l'escadre que devait commander en chef, cette

[1] Il n'en sortit que le 19 janvier 1643, le Cardinal de Richelieu, qui l'y retenait, étant mort le 4 décembre 1642. Au sortir de la prison, il se retira à Tillières, en Normandie, dans une terre qui lui appartenait. (*Gazette de France,* 1643, p. 72.) Le Roi ne pouvait pas ne point consoler celui qui lui avait « rendu le service » de le défaire de Concino-Concini; il le rappela à la cour, et en 1644, lui donna un brevet de duc et pair!

fois, M. l'Archevêque de Bordeaux. M. de Mantin avait pris les mêmes soins pour l'escadre destinée au comte d'Harcourt. Le comte était parti, en 1636, fort épris de madame de Puylaurens; et à son retour, à la fin de l'année suivante, il s'était assuré que la noble dame n'avait point changé de sentiment à son égard, et il pensait pouvoir contracter mariage avant de reprendre la mer. Il ne voulait point cependant arriver à ce dénoûment sans la permission du Cardinal et du Roi, qui résistait, à ce que nous fait croire la lettre suivante, que le comte adressait à M. Bouthillier de Chavigny en quittànt Paris pour se rendre à Toulon. (Nous gardons l'orthographe de l'original.)

« Monsieur, vous escuserés sy vous plét le plus inquiet de tous les amoureus de la liberté que ie prans de vous importuner encore de suplier son eminanse de ma part de me vouloir per metre de randre tous les soins et tous les honneurs que je doibts a madame pilorans » (de Puylaurens) « et monsieur de pontchâteau » (Charles du Cambont, baron du Pontchâteau, père de madame de Puylaurens), asseuré que ie suis sy heureus que tout est conclu. I'espère tout de vostre générosité et de vostre franchise que vous m'auanserés par vos bons offices la seule chouse que j'ai souatée auec le plus de selle et de pation, et que Dieu me fera la grase de trouuer quelque occasion de vous pouuoir tesmoigner que ie suis auec pation et de tout mon cœur, monsieur, vostre très affectionné et très obligé seruiteur, Harcourt. » (Arch. des Affaires étrangères. Espagne, 1638-39, vol. 19, pièce 86. Cette lettre, sans date, est classée parmi celles du mois d'avril, après une lettre du 9 de ce mois. Le 15 mai, le comte d'Harcourt écrivait de Senlis au Cardinal pour lui demander la permission d'emmener avec lui le chevalier Janelly. (Pièce 87.)

Le Cardinal n'avait pas été touché de l'épître à lui communiquée par M. de Chavigny, et le comte d'Harcourt avait dû continuer sa route, le Roi voulant qu'il fît les affaires de Sa Majesté avant les siennes. Il était à Toulon dès les premiers jours de juin, et nous voyons, sous la date du 28 de ce mois, un billet de lui à l'adresse de M. de Chavigny. (Pièce n° 88.) L'escadre qu'allait prendre le comte était ainsi composée :

« Le *Galion de Guise,* de 800 tonneaux, monté par M. de Mantin, et sur lequel devait s'établir le comte d'Harcourt. — Le *Pellicorne* (la *Licorne*), 600 tonneaux : capitaine, M. de Sainte-Maure. — Le *Saint-Louis,* de Saint-Jean de Luz, 500 tonneaux : capitaine, ... — La *Sainte-Geneviève,* 500 tonneaux : capitaine, ... — Le *Saint-Michel,* 300 tonneaux : capitaine, M. de Boisisse. — La *Madelaine* du Havre, 400 tonneaux : capitaine, M. de Beaulieu. — Le

Saint-Louis de Hollande, 400 tonneaux : capitaine, M. Férand. — Le *Lion d'or,* 300 tonneaux : capitaine, de Montmejan. — La *Marguerite,* 200 tonneaux : capitaine, le petit Poincy. — La *Lionne,* 200 tonneaux : capitaine, M. de Conflans. — Le *Griffon,* 200 tonneaux : capitaine, M. Sarrus. — La *Salamandre,* 200 tonneaux : capitaine, le chevalier d'O. — L'*Aigle,* 200 tonneaux : capitaine, le chevalier de Vins. — La *Sainte-Marie,* 200 tonneaux : capitaine, le chevalier de Pâris. — La *Levrette,* 200 tonneaux : capitaine, le chevalier de Quéluz. — L'*Ange,* 200 tonneaux : capitaine, M. Lantier. — La *Sainte-Anne,* 250 tonneaux : capitaine, M. de La Roche-Brasdefer. — La *Mignonne,* 120 tonneaux : capitaine, M. Gabaret le gaucher (Mathurin). — Trois brûlots portant 63 hommes. (Arch. des Affaires étrangères ; Marine.)

Le comte d'Harcourt avait reçu l'ordre de garder contre toute attaque des Espagnols la côte de Nice ; en remplissant cette partie de sa mission, il aperçut vingt-cinq galères espagnoles — qu'il sut ensuite chargées de troupes pour Barcelone — et leur donna la chasse ; mais il ne put les atteindre, la nuit les ayant sauvées. Le comte d'Harcourt rendit compte au Roi de cet incident dans une lettre datée : « A bord de l'Admiral, à la rade des isles d'Yères, le 15 aoust » 1638. » (Arch. des Aff. étrang., vol. 16, p. 89.) Peu de temps après, il racontait à M. de Chavigny (p. 90) que cinq vaisseaux lui ayant été signalés comme étant à douze milles des îles d'Hyères, il avait mis tout de suite à la voile et leur avait couru sus. Pendant cette chasse, il aperçut vingt-cinq galères ; le vent lui étant favorable et fraîchissant d'ailleurs à souhait, il mit le cap sur ces navires et leur appuya une chasse pendant plusieurs heures. Mais le vent tomba, et, la nuit venue, les galères lui échappèrent, à la faveur de leurs rames, et il n'eut ni elles ni les vaisseaux qu'il avait espéré combattre et prendre.

Les galères de France n'étaient point avec le comte d'Harcourt dans ces deux chasses sans résultat. M. du Pont de Courlay, leur Général, qui n'avait aucun ordre, était allé passer la saison chaude à La Tour d'Aigues. Une lettre du Roi l'y vint cependant trouver en août, et il se hâta d'aller à Marseille donner ses ordres pour le départ de ses navires. Le 12 août, les quinze galères, armées et en bon état, munies de pierriers, « que l'expérience avoit fait voir estre » les plus utiles et les meilleures des armes pour l'abord », c'est-à-dire pour le combat à courte distance, les quinze galères partirent de

Marseille et arrivèrent le 13 à Toulon. Le comte d'Harcourt y était avec ses vaisseaux. Les deux généraux reconnurent que la saison ne permettait pas d'entreprendre une campagne où galères et vaisseaux navigueraient de conserve; M. du Pont de Courlay, ne voulant pas que son armement eût été fait pour rien, se décida à prendre seul la mer et à courir le long des côtes de Provence et d'Italie pour en éloigner les Espagnols. Il mit à la voile le 28 août vers minuit; mais, au point du jour, déjà loin des îles d'Hyères, un coup de vent l'accueillit si fort que la capitane (la *Guisarde*, sur laquelle le Général avait sa bannière) cassa sa grande antenne, ce qui la privait de sa voile majeure. Une autre galère, la *Baillebaud* (elle portait le nom de son capitaine), eut son mât de l'avant — le tringuet — brisé, ce qui lui enlevait sa seconde voile; il fallut relâcher. On entra dans le port de Villefranche. On apprit là qu'une quinzaine des galères d'Espagne débarquaient de l'infanterie à Final. M. du Pont de Courlay résolut de les aller attaquer, et le 31 août, bien que le vent fût contraire à sa navigation, il partit, sa chiourme faisant force de rames. Le soir même, à six heures, il se trouva en vue des Espagnols, qui se hâtèrent d'appareiller et de se mettre en bataille. De part et d'autre on s'observa en se préparant au combat. Le 1er septembre, le général français mit à la voile « tirant vers Gênes », et cherchant à gagner le vent sur l'ennemi, qui, de son côté, longeant la terre de fort près, faisait la même route, avec l'intention de se réfugier dans le port de Gênes. Les Espagnols marchaient en file, les Français étaient sur une belle ligne de front. On approchait de Gênes, et il ne fallait pas que l'Espagnol pût s'y jeter derrière le môle. Nos galères firent donc effort des rames et des voiles, et bientôt se présentèrent en travers de la route que tenait l'ennemi. Les Espagnols formèrent alors leur ligne de bataille sur l'ordre de front, et montrèrent courageusement leurs proues aux proues des navires qui avaient déployé sur leurs poupes la bannière de France. Le choc fut rude. Les forces n'étaient pas tout à fait égales. Les galères espagnoles s'étaient hâtées de rembarquer, en grande partie du moins, les troupes qu'elles avaient mises à terre, et leurs arbalétrières [1] comme leurs rambates [2] étaient

[1] Chemins extérieurs régnant tout le long des galères, au-dessus du *Sillon*, emplacement des bancs des rameurs. On y postait pour le combat, au moyen âge et au seizième siècle, les soldats qui combattaient avec l'arbalète. De là le nom qu'ils gardèrent jusqu'à la fin de l'existence des galères.

[2] Ce petit château élevé sur la proue recouvrait la batterie d'artillerie, composée

garnies d'un bien plus grand nombre de combattants que celle des galères françaises. Mais l'ardeur, le désir de vaincre, l'entrain particulier à notre nation, égalisèrent les forces dès le premier instant. Chaque navire eut son adversaire ; la Capitane de M. du Pont de Courlay se prit à celle d'Espagne, et sur toute la ligne le combat devint furieux. La France y perdit trois galères : la *Maréchale,* la *Valbelle* et la *Servienne;* l'Espagne, outre sa Capitane, perdit sa Patronne (la seconde par son importance), la Patronne de Sicile, la *Bassiane,* la *Saint-Francisque* et la *Sainte-Marie.* Nous ne savons point le nombre des morts et des blessés du côté des Espagnols, les documents relatifs à la journée du 1er septembre 1638 ne nous ayant pas été communiqués. Quant à nous, de soldats, de matelots et de rameurs, nous eûmes parmi les morts treize hommes des états-majors et seize parmi les blessés. Les relations nomment, entre autres « personnes de condition » qui se distinguèrent dans cette occasion importante, M. de Félix-Luxembourg, qui commandait la proue de la Capitane. Deux gentilhommes attachés à la Patronne du Général des galères, MM. de Kerville et Bellie, se firent remarquer. Ce dernier, blessé d'un coup de pique dans le corps — dont il mourut quelques heures après — sauta cependant dans la Capitane d'Espagne et y prit l'étendard, qu'il apporta à M. du Pont de Courlay. Les relations ajoutent aux noms que nous venons de citer celui du chevalier Thomas de Villages, capitaine de la *Générale,* ceux des chevaliers de Toro et de Majastros, de Pontbriant, du commandeur Ranelly, du baron de Saint-Just, etc.

La victoire fut complète. Ce qui restait des galères espagnoles se réfugia à Gênes, et pendant qu'elles en prenaient la route, fuyant devant quelques-unes des nôtres qui les pressaient, M. du Pont de Courlay s'arrêta sur le champ de bataille, ayant à côté de lui la Capitane de Sicile, sa conquête, et en signe de triomphe « tira quelques » volées de canon ». Il reprit ensuite la route de Toulon, où il attendit les ordres de la Cour. Le 13 octobre, il fit une rentrée solennelle à Marseille, remorquant les cinq galères prises, leurs étendards, bannières et enseignes traînant dans la mer, humiliation infligée aux vaincus, suivant l'usage antique. A son débarquement, il fit chanter

de cinq pièces : une grosse, nommée le *Coursier,* et deux moyennes de chaque côté du coursier. La *Coursie* à l'extrémité de laquelle s'établissait le coursier était, nous l'avons dit, un chemin au milieu de la galère, allant de la poupe à la proue. Son nom lui venait de l'italien *corso,* fait du latin *cursus.*

6.

un *Te Deum* en l'église Majeure. (Bibl. Nat., Ms. Minimes 35,p. 32.)

L'Espagne perdit dans le combat du 1er septembre un officier « grandement estimé, autant par sa naissance et sa valeur, que par » son expérience au fait de la guerre », Don Rodrigue de Velasco, qui fut tué dans la lutte acharnée qui eut lieu entre la Capitane de Sicile, où Don Rodrigue avait sa bannière de général, et la Capitane de France. La Réale d'Espagne, montée par Don Juan d'Oreliano (nous ne répondons point de l'exactitude des noms propres, que nous empruntons à un document mis sous nos yeux), la Réale d'Espagne fut prise, ainsi que la Capitane de Sicile. L'Ambassadeur d'Espagne, qui était à Gênes au moment où les galères de son maître, mutilées par l'artillerie, entraient dans le port, fit les plus vives instances auprès du Doge pour obtenir que les galères génoises poursuivissent celles du Roi Louis XIII ; le chef de la République refusa sans hésiter, ne voulant pas sortir de la neutralité convenue avec la France. (Lettre écrite de Gênes, le 4 septembre 1648, par un gentilhomme génois à un Français de ses amis. Ms. cités, p. 32 bis.)

L'heureux succès obtenu par le marquis du Pont de Courlay dut consoler Richelieu de l'immobilité singulière que gardait M. le comte d'Harcourt, dont l'escadre ne fit, une fois, qu'un semblant d'appareillage. Ce commandant des vaisseaux ronds écrivit à M. de Chavigny, le 14 octobre, qu'il mandait à Son Éminence le *mauvais estat* où étaient les vaisseaux pour entreprendre le voyage d'Alger, « ce qui ne se peut dans la saison où nous sommes sans un danger » évident de tout perdre ». L'escadre du Levant ne fit donc rien. Ne jugeons pas plus sévèrement son inaction que ne la jugea le Cardinal lui-même, lorsqu'il dit dans ses Mémoires que M. d'Harcourt sortit trop tard de la rade de Toulon « par manque d'argent ou manque » de diligence ». L'hiver mit enfin un terme à la mission qui enchaînait le comte loin de sa belle fiancée. S'il s'était un peu hâté pendant l'été, il se hâta fort dans la saison plus avancée. Le 18 novembre, il écrivit de Toulon à M. Bouthillier de Chavigny :

« .... Touchant ce que vous me faites la faueur de me dire que vous m'envoyerés mon congé aussi tost que les vaisseaux seront dans le port, et les autres ordres nécessaires pour les radoubs donnez, je puis vous asseurer que, *deuant qu'il soit cinq iours d'aujourd'huy*, tout cela sera acheué. C'est pourquoy je vous suplie de vouloir soulager l'impatience d'un amoureux en l'expédiant promptement... Harcourt. » (Arch. des Affaires étrangères, Espagne, vol. 16, p. 98.)

Le comte d'Harcourt ne perdit pas de temps ; il revint à Paris au milieu du mois de novembre, et l'on peut croire qu'à son débotté il alla « rendre tous les soins et tous les honneurs » qu'il devait à madame Marguerite-Philippe du Cambont. Il fit publier immédiatement un ban et paya à l'église des dispenses pour les deux autres ; puis fiança la noble veuve le 31 janvier 1639, et l'épousa le 2 février suivant. Voici, en effet, ce que nous avons trouvé dans le registre de Saint-Eustache, numéro 112, page 107 :

Hault et puissant prince Henry de Lorraine, comte d'Harcourt, p. (paroissien) *S. Pauli*, n. ux. (*non uxor*, célibataire), *aff.* (*affidatus*, fiancé) 13^a *januarii* 1639 ; haulte et puissante dame Marguerite du Combourg (*sic*), duchesse de Puits-Laurens, p. n. (notre paroissienne), ux. (*uxor*, femme déjà mariée), *desp.* (*desponsi*, épousés), 2^a *februarii*. (A la marge : 1 (ban). disp. (dispense) 2 et 3. — Arch. de l'état civil de Paris.)

Mais venons à l'escadre du Ponant. Le commandeur des Gouttes, qui la devait conduire, sous M. de Sourdis, en préparait tous les éléments. Dans chaque port, on s'occupait des armements dès les premiers jours du printemps.

Abraham II Du Quesne était à Brest, où il préparait le *Saint-Jean*, vaisseau qui lui était destiné ; mais les soins que réclamait son navire n'étaient pas la seule chose qui occupait son esprit actif. Une pensée le dominait, pensée sérieuse qui le troublait, et à laquelle il voulait donner satisfaction. Brest, pendant la campagne, n'aura point de vaisseau pour défendre son goulet ; qu'un navire ennemi, un brûlot téméraire, franchisse pendant la nuit ses passes difficiles et vienne jusque sous la tour tenter de mettre le feu aux magasins du Roi, ou seulement aux vaisseaux marchands mouillés près de la Rose[1], qui pourra l'arrêter ? Le port est ouvert ; il faut le fermer. Avec quoi, sinon avec une forte chaîne ? Le moyen n'est pas nouveau ; on le mit en pratique à la Rochelle en 1627, à l'imitation de ce qu'on faisait au moyen âge, qui suivait en cela une tradition de l'antiquité ; qu'importe, s'il est bon et sauveur ? Du Quesne le propose au gouverneur de la ville, qui l'adopte, et le Dieppois fait tendre, du côté de Brest au côté de Recouvrance, une chaîne que supportent des bateaux plats, chaîne mobile, d'ailleurs, et

[1] La Rose est une roche à l'entrée du port, à droite. Le Goulet est le long chenal qui sert d'entrée à la rade de Brest ; il est semé d'écueils, dont le plus considérable est la roche Mingan, sur laquelle se perdirent de notre temps les vaisseaux le *Républicain* et le *Golymin*, et bien d'autres bâtiments de guerre ou de commerce.



capable de s'ouvrir pour laisser passer les navires. C'est lui-même qui nous apprend cela dans un mémoire du 20 novembre 1670, où il demande qu'on barre l'entrée du port de Brest comme il la fit barrer en 1638 et 1639. (Arch. de la Marine.)

Le *Saint-Jean* armé, Du Quesne l'emmena à Belle-Isle, rendez-vous de tous les bâtiments que devait conduire sur les côtes d'Espagne M. l'Archevêque de Bordeaux. Suivant les instructions du Cardinal, le but du voyage de l'escadre du Ponant était Fontarabie, dont le prince de Condé devait faire le siége. M. de Sourdis, qui avait embarqué des troupes, devait prêter tous les secours possibles au commandant de l'armée assiégeante. L'Archevêque s'y portait de grand cœur, et tout ce qui montait ses vaisseaux brûlait du désir de se signaler. Les navires qu'on attendait de Hollande, arrivés à la fin, puis armés et mis aux mains de leurs capitaines français, s'étaient réunis sur la rade de Saint-Martin de Ré. Le prélat les passa en revue, recommandant à leurs officiers de ne point perdre de temps et de venir le rejoindre à la rade de Figuières. Il partit de Saint-Martin le 25 juillet, fit bonne route et mouilla, le 1er août 1638, à la grande satisfaction de l'armée de Monsieur le Prince, que la venue d'un renfort respectable rassurait un peu.

M. de Sourdis arrivait à temps. En effet, le 2 août, Don Alonso, avec huit pataches et une trentaine de chaloupes chargées de munitions et de troupes, espérait entrer dans Fontarabie ; mais l'Archevêque ne fut pas pris au dépourvu. Il avait, avant de jeter l'ancre à Figuières, désigné quatre de ses vaisseaux légers, chargés de veiller autour de l'armée et de se tenir sur la route qui conduisait à Fontarabie. Cette escadrille, renforcée d'un groupe considérable de chaloupes, aperçut les navires de Don Alonso, leur donna la chasse, les dispersa et contraignit quelques-uns d'entre eux à se réfugier en désordre dans le port de Saint-Sébastien, quand d'autres se jetaient à la côte. Des soldats que portaient les pataches, les uns périrent avec leurs embarcations coulées bas par le canon ; d'autres se purent sauver à la nage. On fit cependant des prisonniers, mais en petit nombre. (Lettre de M. de Sourdis au Cardinal, datée : « A bord de l'Admiral, à la rhade du Figuier, le 5e d'aoust 1638. »)

Disons de quels bâtiments était composée l'escadre mise sous les ordres de M. l'Archevêque de Bordeaux :

« Le *Vaisseau du Roi*, de 1000 tonneaux : capitaine, le comman-



deur des Gouttes[1]. — L'*Europe,* 500 tonneaux : capitaine, le chevalier de Montigny. — Le *Cygne,* 500 tonneaux : capitaine, le chevalier de Cangé. — Le *Coq,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Chastellux. — Le *Corail,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Portenoire. — La *Fortune,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Casenac. — La *Licorne,* 500 tonneaux : capitaine, M. de La Chesnaye. — La *Perle,* 300 tonneaux : capitaine, M. Roulleoys (?). — La *Renommée,* 300 tonneaux : capitaine, M. Daniel. — L'*Intendant,* 300 tonneaux : capitaine, M. Guiton » (Jean Guiton, l'ancien maire de la Rochelle, qui avait pris du service dans la marine royale. C'est la première fois que nous voyons son nom sur la liste des capitaines entretenus par le Roi.) « — Le *Saint-Jean,* 300 tonneaux : capitaine, Du Quesne. — La *Madelaine* de Brest, 300 tonneaux : capitaine, M. Louis de Sénantes. — L'*Hermine,* 250 tonneaux : capitaine, M. de Linières. — Le *Neptune,* 200 tonneaux : capitaine, le chevalier Paul. — L'*Espérance en Dieu,* 200 tonneaux : capitaine, le chevalier Garnier. — La *Cardinale,* 120 tonneaux : capitaine, M. Savigny. — La *Royale,* 120 tonneaux : capitaine, M. des Vignes. — La *Grande Frégate de Brest,* 120 tonneaux : capitaine, le petit Gabaret. — Vaisseaux de Hollande : La *Vierge,* 600 tonneaux : capitaine, M. Duval de Couppeauville. — La *Cardinale,* 600 tonneaux : capitaine, M. Martin. » (Celui-là même qui était allé à Amsterdam traiter du nolis des navires hollandais.) « — Le *Triomphe,* 500 tonneaux : capitaine, M. du Mé. — La *Victoire,* 500 tonneaux : capitaine, M. Guillaume de Caen. — Le *Triton,* 400 tonneaux : capitaine, M. .... — Le *Faucon,* 400 tonneaux : capitaine, M. du Plessis. — Le *Vaisseau de la Reine,* 700 tonneaux : capitaine, M. .... — Le *Saint-Louis,* de Saint-Malo, 500 tonneaux : capitaine, le chevalier de Marmande. — Le *Saint-Charles,* 400 tonneaux : capitaine, M. de Conflans. — L'*Espagnol,* 200 tonneaux : capitaine, M. .... — La *Petite Frégate de Brest,* 120 tonneaux : capitaine, le baron de Marsé. — La *Couronne,* 2,000 tonneaux : capitaine, M. de Launay-Razilly. » (La *Couronne* était un vaisseau neuf, récemment descendu du chantier de la Roche-Bernard, où il avait été construit par un habile ingénieur dieppois, nommé Charles Morieu. Les contemporains ont fait de ce navire un magnifique éloge ; le Père Fournier,

[1] Philippe des Gouttes, qui fut Grand Prieur d'Auvergne, était capitaine de vaisseau depuis 1628, il fut fait Chef d'escadre en 1640, Lieutenant général le 9 juillet 1644, et mourut en 1649.

dans son *Hydrographie,* en donne une pompeuse description; un graveur en a publié le portrait. C'était le plus grand vaisseau de la mer, ayant 155 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot, et un éperon de 45 pieds; il était large de 46 pieds dans sa plus grande largeur; le plus fortement armé — il avait 505 hommes d'équipage et 72 pièces de canon en batteries — le plus somptueusement armé et meublé. En 1638, il n'eut pas l'occasion d'essayer ses qualités dans un combat. On dit qu'il navigua bien, portant la voile comme un rocher, marchant comme un bâtiment léger, évoluant comme une chaloupe. Revenons :) « — Les *Trois Rois,* 500 tonneaux : capitaine, M. de Treillebois. » (Celui qui, dans la flotte protestante de la Rochelle, avait été Vice-Amiral de Jean Guiton, et qui, la paix faite, avait sollicité ou accepté un brevet de capitaine entretenu dans la marine royale.) « — Le *Saint-François,* 200 tonneaux : capitaine, M. Regnier. — Un vaisseau dont le nom manque à cette liste; il était de 200 tonneaux et avait pour capitaine M. La Treille. — Le *Turc,* 250 tonneaux : capitaine, M. Coquet. — Le *Petit Saint-Jean,* 150 tonneaux : capitaine, M. Broc. — Le *Dauphin* du Havre, 400 tonneaux : capitaine, M. de Boisjoly. — La *Demoiselle,* du Havre, 120 tonneaux : capitaine, M. Clérisse. — 12 brûlots et 4 flûtes complétaient le nombre des bâtiments du Roi. On leur avait adjoint 12 navires frétés sur lesquels était embarquée l'infanterie.

Si, aux bâtiments dont nous venons de donner la nomenclature, on ajoute les vingt et un vaisseaux composant l'escadre du Levant, qui obéissaient au comte d'Harcourt, on verra que la France avait, grands, moyens ou petits, — plus petits que grands — cinquante-deux navires de guerre armés contre les Espagnols. Il ne restait qu'un bien petit nombre de vaisseaux ronds dans les ports. Quant à l'escadre des galères, elle était de dix-huit ou vingt galères, auxquelles il faut ajouter une flottille de petits bâtiments à rames : galiotes et brigantins. Le prince de Condé, aux ordres de qui devait déférer M. l'Archevêque de Bordeaux, tant que la flotte et l'armée seraient dans une action commune, enjoignit à M. de Sourdis de mettre à terre les troupes qu'il amenait et de les faire camper entre le Passage et Saint-Sébastien. Celui-ci obéit, dès le 16 août. Il partagea ensuite sa flotte en trois divisions ou escadres; la première, sous la conduite des chevaliers de Montigny et de Cangé; la seconde sous les ordres de M. Claude de Launay-Razilly; la dernière sous son propre com-

mandement. M. de Razilly, avec vingt vaisseaux et plus de quarante chaloupes armées, avait mission de garder l'entrée du canal de Fontarabie, pour en éloigner tous les secours qui tenteraient de pénétrer dans la place ; M. de Montigny, avec huit vaisseaux, deux pataches et deux brûlots, devait, le 16 au matin, s'établir près de terre, entre Figuières et Saint-Sébastien ; quant à M. de Sourdis, il se réservait de se porter au point où il pourrait être le plus utile, avec dix vaisseaux et deux brûlots.

Tout ainsi réglé, M. l'Archevêque louvoyant devant Figuières, on vint le prévenir, le 17 août dans la matinée, que M. de Montigny tenait bloquées dans la rade de Gatary (Guetaria) quatorze galions qui faisaient route pour Fontarabie, et qu'il avait contraints de s'abriter dans Gatary. Il attendait à ce sujet les ordres du Prélat-Amiral. Le conseil assemblé sur-le-champ décida qu'il fallait aller à M. de Montigny pour le renforcer, et attaquer les galions. On mit à la voile vers les onze heures du soir, avec un si petit vent qu'au jour on se trouva seulement à la hauteur de Saint-Sébastien. Le 18 août, le calme, la houle, les courants qui portaient à terre, mirent en péril le Vaisseau Amiral, que le commandeur des Gouttes tira du danger et ramena, non sans peine, à la rade de Figuières. M. de Sourdis, pensant que les petits vaisseaux se soutiendraient mieux que le sien, dont la masse offrait une large prise à la lame, se fit porter à bord du *Triomphe,* bon navire, de construction hollandaise, et y arbora son pavillon.

Enfin, le 19 août 1638, un petit vent se leva de terre et sauva l'escadre de l'Archevêque, entraînée à la côte par le courant, qu'elle ne pouvait maîtriser. M. de Sourdis put alors, à la faveur de cette brise, faire de la toile et rejoindre M. de Montigny. Mais le vent tombé de nouveau, on resta immobile pendant les journées des 20 et 21. Le 22 au matin, les batteries espagnoles qu'on avait vues s'établir les jours précédents, sans pouvoir approcher assez du rivage pour les anéantir, commencèrent un feu qui incommoda fort les vaisseaux les plus voisins d'elles. On avait mouillé, on leva l'ancre, et l'on se posta un peu plus au large. Pendant le calme, M. de Sourdis, assisté de ses capitaines, régla l'ordre de l'attaque, devant commencer aussitôt que le vent le permettrait. Cette attaque aurait lieu de telle façon que MM. de Montigny, de Cangé, de Châtelluz, du Mé, Cazenac et de La Chesnaye, ayant chacun un brûlot à son côté et formant une ligne de file, se rangeraient en

bataille, le flanc à terre; ils auraient derrière eux, c'est-à-dire sur une seconde ligne, MM. de Sénantes, de Linières, Garnier, Paul, de Boisjoly, derrière lesquels, sur une troisième ligne, se placeraient MM. de Conflans, de Marsé et Ab. Du Quesne. Ces trois derniers se porteraient au secours de ceux qui auraient besoin de leur aide et prendraient la place des plus maltraités. (Aff. étrangères; Espagne, t. 19, 23 août 1638.) Il y avait donc treize vaisseaux et six brûlots[1] devant prendre part au combat. Le *Triomphe,* Vaisseau Amiral, était au milieu de la première ligne; l'Archevêque voulait voir les choses de près et donner l'exemple de la fermeté.

L'engagement eut lieu comme il avait été prévu. Le combat commença le dimanche 22 vers midi. Un vent d'est-nord-est, qui portait à terre, avait permis d'appareiller et de s'approcher des galions à la distance d'une encâblure (974 m.); on jeta l'ancre et l'on fila les câbles assez pour être à la juste portée du mousquet. Les batteries de terre et celle des galions faisaient leur feu, auquel les vaisseaux français répondaient vigoureusement. Le combat dura jusqu'au moment où le Vaisseau Amiral espagnol, battu vivement par la *Fortune,* mouillée près de lui, et par quelques autres de nos bâtiments, prit feu et incendia tout ce qui était dans le môle à la portée de la flamme qu'attisait le vent. A six heures du soir, la lutte cessa, après mille incidents qui firent honneur à la défense autant qu'à l'attaque. Les résultats du combat furent importants pour la France. L'Espagnol perdit six vaisseaux neufs de 300 tonneaux, quelques autres plus anciens, et trois frégates. Ces bâtiments ennemis portaient plus de quatre mille hommes, dont le plus grand nombre périt par le fer ou la flamme. Deux régiments rangés sur le môle, attaqués par notre mousqueterie et notre canon, furent détruits. M. du Cruzet, qui commandait la flottille des chaloupes, recueillit ceux des soldats de ces corps qui s'étaient jetés à la mer pour essayer de se sauver. Tout le monde fit plus que son devoir. La troisième ligne, où se trouvait le *Saint-Jean,* qui nous touche fort à cause de son capitaine, n'eut pas une médiocre part dans l'affaire; car, suivant les termes d'une relation qui est sous nos yeux, la seconde ligne, composée des vaisseaux le *Dauphin,* la *Madeleine,* l'*Hermine,*

[1] Don Francisco Messia, dans une lettre au Roi d'Espagne (Guetaria y Agosto, 26 de 1638), porte nos forces au nombre de trente-quatre navires, tous d'un grand tonnage et bien montés en artillerie. Ayant à annoncer un événement fâcheux pour son maître, il grossissait les forces de l'ennemi, afin d'expliquer l'insuccès de l'Armada.



l'*Espérance en Dieu* et le *Neptune,* eut « si grand besoin d'être assistée des sieurs de Conflans (le *Saint-Charles*), de Marsé (la *Petite Frégate de Brest*), et Du Quesne (le *Saint-Jean*), qu'à peine le sieur de Sénantes (la *Madeleine*) se put relever, tant il étoit maltraité du canon et de la mousqueterie ».

La relation à laquelle nous avons emprunté les détails qu'on vient de lire est aux Affaires étrangères (Espagne, 1638-39, vol. 19, p. 45). Elle fut communiquée à Théophraste Renaudot, le directeur des *Gazettes,* qui l'arrangea pour la publier dans son journal, et ne la rendit pas plus claire. Ce morceau très-long, que nous avons débrouillé, manque tout à fait de méthode ; mais il fut écrit sur le champ de bataille même par le secrétaire de l'Archevêque de Bordeaux, et l'empressement qu'il mit à donner au Cardinal de Richelieu des nouvelles qui devaient l'intéresser beaucoup, explique la confusion qui règne dans le récit. L'envoi de cette relation à Renaudot, écrit au dos du dernier feuillet, nous paraît de la main de M. de Chavigny.

Par une communication de l'Amiral hollandais Martin Tromp, Richelieu apprit que la flotte dont pouvait disposer l'Espagne était composée de vingt-quatre galions portant chacun de 30 à 40 canons, plus treize vaisseaux de l'escadre de Dunkerque, sept navires hollandais pris en diverses rencontres, et environ vingt bâtiments de Hambourg et de Lubeck qu'avaient arrêtés les Espagnols, et dont chacun avait de 12 à 28 pièces d'artillerie. A cela il fallait ajouter l'Amiral monté par Don Antonio d'Oquendo, et armé de 66 pièces ; le Vice-Amiral, sur lequel était Don Lope de Hoces, homme de grande réputation, disait-on, « qui portait avec lui » la victoire », et qui ne fut pas heureux le 19 août ; ce bâtiment avait 56 canons ; l'Amiral de Portugal, de 68 canons ; enfin le Vice-Amiral de Naples, de 66 canons, et monté par Don Pedro de Caderona. (Affaires étrang., t. 19, p. 21). A propos de Don Lope, voici ce qu'on lit dans le rapport de M. de Sourdis :

« Ils ont (les Espagnols) adjouté à l'Admiral et au Vice-Admiral de Galice un personnage dont la réputation étoit si grande en Espagne que, pour assurer le secours infaillible de Fontarabie, ils disoient que Don Lopes estoit embarqué ! »

M. l'Archevêque de Bordeaux pensait que Don Lope de Hoces y Cordoba avait péri dans l'incendie du galion Amiral. Il était mal informé. Nous avons, en effet, sous les yeux une très-longue lettre de cet officier au Roi d'Espagne, datée de Tolosa, 14 septembre

1638. (Arch. de Sim., liasse 1242.) Cette épître commence ainsi (nous traduisons) :

« Sire, dans mes lettres des 23, 25, 28 du mois passé et 2 du présent mois, j'ai rendu compte à Votre Majesté de la perte des vaisseaux qui étaient sous mon commandement, et dans une autre du 4, adressée au secrétaire Pedro Coloma sur le même sujet, j'ai dit que Votre Majesté gouverne sa Royale Monarchie sur les rapports de ministres qui, étant loin de nous, ne lui ont pas dit la force et le nombre des navires de l'ennemi opposés au petit nombre et à la force de ceux qui sont à la mer sous ma charge, et sur ce fait je continuerai à parler.... »

Des explications étendues et de grandes plaintes sur les ordres reçus des ministres suivent ce début. Don Lope se justifie en rappelant au Roi qu'avant son départ il lui avait annoncé que, s'il suivait les instructions qui lui avaient été envoyées, il serait infailliblement vaincu, l'armée ennemie étant de cinquante-deux voiles, et que lui ordonner l'obéissance en ce cas, c'était comme si Sa Majesté lui ordonnait de se couper la tête (*me podia mandar V. M. cortar la cabeça*).

Combien avons-nous vu de rapports d'officiers malheureux se défendant par les mêmes arguments, et souvent avec raison ! Vous choisissez un chef pour une expédition ; vous ne lui accordez votre confiance que parce que vous le savez intelligent et brave, et, au lieu de vous fier à sa bravoure et à son intelligence, vous l'enlacez dans les prescriptions minutieuses d'ordres circonstanciés dont il ne peut pas sortir. De loin, vous jugez tout souverainement, et vous ne connaissez souvent que très-mal les lieux et l'ennemi. Donnez carte blanche, et ne faites pas peser sur un Amiral ou un capitaine une responsabilité qui est réellement la vôtre. S'il vous obéit et se fait battre, vous le blâmez et le punissez ; s'il est vainqueur en vous désobéissant, c'est tout au plus si vous lui pardonnez.

Le Cardinal de Richelieu avait donné à l'Archevêque de Bordeaux des ordres généraux, en lui laissant le droit de trouver le mieux de ce qu'il y aurait à faire. M. de Sourdis fut brave personnellement et bien conseillé. Ses sous-ordres se comportèrent en gens de cœur, en hommes de leur métier ; tout réussit à souhait, et la France n'eut à regretter qu'un très-petit nombre de victimes. Dans une lettre à M. de Chavigny, M. de Sourdis se félicitait d'avoir donné ordre tout d'abord d'empêcher la réunion des différentes escadres espagnoles « en un corps d'armée si puissant qu'ils eussent pu nous acculer dans

» le port et nous traiter comme nous les auons fait, encore beau-» coup plus facilement ». Il annonçait que, sur le Vaisseau Amiral qui était venu le joindre à Gatary et qui était resté en observation avec quelques autres navires pendant l'action, il retournait à Figuières, laissant devant Gatary vingt vaisseaux pour garder les approches de ce port. Il ajoutait que tous les capitaines et les pilotes déclaraient qu'il fallait que, du 1er au 8 septembre, l'armée du Roi quittât la côte d'Espagne, dangereuse après ce temps, « passé lequel, disait-il, » je ne réponds de quoi que ce soit... Au nom de Dieu, je vous con-» jure de vous souvenir de ce que je vous mande pour ma décharge. » (25 août 1636, à bord de l'Admiral, à la rade de Gatary. Affaires étrangères. Espagne, t. 19.)

Le même jour, M. de Sourdis écrivait au Roi :

« J'envoie à Votre Majesté le seul pavillon qui est resté dans l'escadre des dix-sept vaisseaux de Biscaye et de Dunkerque que partie de nos vaisseaux ont combattus, le feu ou l'eau ayant consumé les autres; celui-ci, de Dunkerque, ayant esté jeté à la côte, percé de coups de canon, a donné moyen au commandeur de Chastellux de le gagner pour le mettre aux pieds de Votre Majesté. De luy dire le service que le commandeur de Montigny et Cangé luy ont rendu en ce rencontre, j'estime qu'il est inutile, puisque l'action présente leur est toute due, *ma profession ne me permettant que d'estre le témoin des seruices qu'on rend à Votre Majesté en cette armée*. Je prie Dieu qu'il se présente encores des occasions, et Votre Majesté se doit assurer qu'elles seront toutes à son avantage, puisque le cœur et la fidélité de cette armée surpassent autant tous ceux des ennemis que Votre Majesté est au-dessus de tous les Rois du monde[1]. A la rade de Fontarabie, ce 25e d'aoust 1638. » (Affaires étrangères. Espagne, t. 19.)

Passons sur le compliment qui termine cette lettre, il était du style ordinaire du temps, et remarquons la phrase où l'Archevêque, tout commandant réel qu'il est de l'escadre victorieuse, se rabat modestement à n'être que le témoin des services rendus au Roi. Le Prélat a cependant été au milieu du feu, et assurément il n'y a pas figuré en soutane et la calotte violette sur la tête, mais en pourpoint

[1] Signature de M. de Sourdis :

de buffle, et non en cuirasse comme tous les chefs, et le chapeau au front[1]. Mais il est prêtre, et, s'il est homme de cœur, il n'est point marin, et d'un combat de mer il ne prétend tirer aucun avantage pour lui, laissant toute la gloire aux gens de guerre qu'il a commandés. Dans la relation écrite par son secrétaire, une phrase en son honneur s'était glissée sous la plume de l'écrivain ; l'Archevêque la plaça entre deux crochets, pour indiquer au ministre qu'il faudrait n'en tenir pas compte quand on parlerait à Louis XIII du combat du

[1] Quelqu'un a cru pouvoir représenter M. de Sourdis sur le pont de son vaisseau dans le costume de chœur, c'est-à-dire le rochet par-dessus la soutane, sans s'apercevoir que ce costume aurait été fort gênant pour le Prélat, qui, dans les occasions, descendait à terre en même temps que les troupes, et se mêlait aux mouvements des soldats. Que M. de Sourdis ait porté pendant les actions militaires un habit civil, recouvert en partie d'un pourpoint de buffle qui garantît sa poitrine du choc des balles, c'est ce que nous pensions et ce que nous nous proposâmes de vérifier si la chose était possible.

Nous demandâmes à Rome, et de là nous reçûmes une réponse à notre question qui n'éclaircissait point nos doutes. Nous nous adressâmes alors à Monseigneur Mathieu, Cardinal Archevêque de Besançon, dont le vaste savoir et l'obligeance connus nous promettaient des renseignements positifs. L'illustre Prélat nous fit l'honneur de nous adresser, le 25 septembre 1852, une longue lettre, ou plutôt un mémoire, où sont traitées les questions du *Port d'armes* et du *Commandement militaire* chez les clercs. L'étendue de ce morceau ne nous permet pas de le reproduire ici, et nous le regrettons vivement. Nous allons le résumer aussi brièvement qu'il nous sera possible.

Les clercs ne peuvent point porter d'armes, même pour la chasse. Il ne leur est pas interdit d'être armés dans de certaines circonstances où l'intérêt de la défense personnelle est en jeu, comme le voyage, l'attaque de la maison par un ennemi. La guerre n'étant pas un de ces cas, parce que « les coups soit agressifs, soit défensifs, » sont portés d'une manière générale et qui fait l'ensemble du combat », le clerc doit y assister désarmé. Monseigneur Mathieu termine en ces termes sa savante exposition :

« De ce que les clercs ne doivent point porter les armes, il s'ensuit qu'ils ne doivent pas non plus porter d'habit militaire, ce qui leur a été défendu par les conciles de Mâcon, de Metz et de Lestines en Cambresis. J'en conclus qu'il est peu probable que les prélats dont il s'agit (Richelieu, La Valette, Sourdis) aient porté l'habit militaire du temps, le casque et la cuirasse; mais je crois qu'ils se servaient de l'habit court ecclésiastique de la couleur convenable, qui est le noir ou le brun. Je serais d'autant plus porté à penser ainsi que j'ai vu quelque part que le Cardinal de Richelieu, allant à l'expédition de la Rochelle, avait un habit brun. » — Nous ne connaissons pas « l'habit court ecclésiastique » du commencement du dix-septième siècle; probablement il ne différait du pourpoint court porté par les hommes du monde que par une forme plus sévère et l'absence des passements, des dentelles et autres ornements que nous voyons, dans les portraits du temps, appliqués sur le drap ou le velours.

Que nos remercîments publics à Monseigneur de Besançon se joignent à ceux que nous eûmes l'honneur de lui adresser en 1852, et que Son Éminence daigne les agréer avec l'expression de notre reconnaissance et de notre profond respect.

22 août. Le Roi sentit tout le prix de cette délicatesse du Prélat, et, le 3 septembre, il lui écrivit :

« Je ne puis assez vous tesmoigner par cette lettre la satisfaction que j'ay reçue de la victoire que *vous auez gagnée* contre mes ennemis et combien j'estime le courage et la prudence que vous avez eus dans la conduite de cette entreprise. » (Aff. étrang. Espagne, t. 19.)

En même temps, M. de Sourdis recevait la permission de ramener de la côte d'Espagne les vaisseaux pour lesquels on prévoyait des périls à peu près certains. Le Roi ajoutait cependant : « J'espère » qu'en ce temps-là Fontarabie sera pris ; mais, s'il ne l'estoit pas, » vous laisserez ce qui sera nécessaire de vaisseaux pour garder » l'entrée du canal. » Fontarabie ne fut pas pris. Monsieur le Prince assista à une déroute qu'il n'avait pas su prévenir, et laissa à l'ennemi son artillerie et ses bagages, en repassant la Bidassoa.

L'armée navale était remontée du golfe de Gascogne vers les côtes du Ponant. Des vaisseaux de garde avaient été immédiatement établis sur différents points. L'Amiral mouilla sur la rade de Belle-Isle, et nous voyons, sous la date du 25 septembre 1638, un ordre « au » sieur Du Quesne, commandant le *Saint-Jean,* de s'en aller à Locmaria relever le sieur Guiton et faire mesme garde que luy ». (Arch. de la Marine.)

Le 5 octobre, l'Archevêque de Bordeaux reçut ordre de faire rentrer dans leurs ports respectifs, jusqu'au printemps prochain, les vaisseaux qu'il commandait, et de renvoyer les régiments de la Meilleraye, de la Couronne et de la Marine que portaient ces navires, les deux premiers en Poitou, et le dernier en Auvergne. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 49, p. 32.) Ainsi finit la campagne maritime de l'année 1638, glorieuse pour M. du Pont de Courlay et pour M. de Sourdis.

En rentrant à Brest, les vaisseaux qui y allaient désarmer refusèrent, selon le règlement, de saluer du pavillon et du canon le château élevé à l'entrée du port. Un seul oublia l'ordre et salua. Ce fut la *Cardinale,* commandée par M. de Savigny. M. de Savigny fut cassé. Du Quesne, le 3 février 1666, dans une lettre à Colbert, rappela ce fait à propos de l'interminable question des saluts, question d'honneur et de vanité, qui a fait couler autant d'encre que de sang.

XIII.

En 1639, la France composa son armée navale du Ponant de quarante-deux vaisseaux de guerre de 2000 à 100 tonneaux, auxquels on ajouta vingt brûlots et dix flûtes. On donna au comte d'Harcourt dix-sept vaisseaux de 1000 à 120 tonneaux, et six brûlots, pour exécuter les ordres du Roi dans les mers du Levant. M. l'Archevêque de Bordeaux conserva le commandement de la flotte qu'il avait commandée l'année précédente; mais ce ne fut pas à cette charge que se borna son office. Le 23 février, il fut investi du commandement de l'armée de terre, à la tête de laquelle spécialement était mis le Prince de Condé, « en l'absence dudit prince ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 56, p. 48.) Il n'eut point à agir dans cet emploi. M. le Prince et M. de Schönberg firent ensemble, ou chacun de son côté, et, par malheur, le succès ne fut point pour eux. M. de Sourdis n'eut pas une fortune beaucoup meilleure. Parti, le 1er juin, de la rade de Belle-Isle, il se dirigea vers la Corogne, qu'il voulait attaquer. Il arriva devant cette ville au moment où une flotte de trente-cinq vaisseaux chargés de troupes se disposait à faire voile pour les Flandres. Les Espagnols se retirèrent prudemment dans le port, où M. de Bordeaux les canonna vivement et les garda quelque temps. Il ne pouvait rester toujours bloquant un ennemi qui ne faisait pas mine de vouloir sortir; il prit le parti de lever le blocus et d'aller attendre l'Espagnol sur le chemin de Dunkerque. Il mit donc sous voile un soir et disparut pendant la nuit. Il faisait petite route, éclairé par ses navires légers, lorsqu'une tempête, telle que les plus vieux marins de l'armée n'en avaient jamais vu dans les mers d'Europe, assaillit ses vaisseaux, mit le désordre où l'ordre avait régné jusque-là, chacun cherchant un salut qui paraissait douteux à tous dans la fuite à sec de voiles, devant ce nord-ouest furieux. La plupart des vaisseaux coururent de sérieux dangers. Mangés par la mer, comme on dit, noyés sous des masses d'eau qui tombaient sur les ponts et envahissaient les entre-ponts et les cales, plusieurs faillirent être submergés. Pendant trente-six heures, il fallut pomper sur le Vaisseau Amiral pour l'alléger et, à la fin, le débarrasser de cette charge liquide que chaque mouvement de tangage ou de roulis déplaçait, renversant tout à l'intérieur. Les quatre pompes vinrent pourtant à bout d'étancher ce grand navire. Une forte pluie calma

le vent. On se chercha alors; on rallia le pavillon Amiral, on se compta, et l'on se trouva réuni au nombre seulement de vingt-cinq vaisseaux. Le Sud-Ouest succéda au Nord-Ouest, mais maniable quoique violent, et M. de Sourdis prit la route de Belle-Isle, qui, suivant son expression, était « le rendez-vous de tourmente ». Il eut la douleur de voir périr, sans pouvoir les secourir, vingt doubles pinasses ou frégates de Calais pontées et montées par les meilleurs hommes désignés pour les descentes. En arrivant à Belle-Isle, il trouva le vaisseau la *Couronne,* sur le compte duquel il avait eu beaucoup d'inquiétude. Ce vaisseau avait son grand mât rompu. Le *Triton* et l'*Intendant* avaient fait la même avarie; presque tous les autres navires avaient perdu quelque mât, leurs voiles et leurs chaloupes. Le désarroi était grand; mais l'Archevêque était homme fort :

« Il ne faut pas céder, écrivait-il, ni au mal ni à la fortune; cela m'aigrit, et me fait résoudre d'achever par le feu ce que l'eau et le vent n'ont pu vaincre, ou de faire périr les ennemis.... Tout ce que je puis vous dire, écrivait-il encore, est que *ce métier est fort bon quand on le fait par obéissance à ceux à qui l'on doit tout; mais tôt ou tard il paye son maître.* Cela ne retardera néanmoins un quart d'heure du service que nous devons. *Si les capitaineries des vaisseaux estoient à vendre, on les donneroit à bon marché.* » (Aff. étrang., Espagne, vol. 19, p. 31.)

Un nouveau malheur vint jeter quelque découragement dans l'armée, qui n'était pas encore remise de sa rude fatigue et de ses cruelles émotions. Le vaisseau *la Reine,* vieux navire de 700 tonneaux, commandé par M. de Jalesnes, un des meilleurs et des plus anciens capitaines, se perdit à l'entrée du Morbihan, soit par la faute des pilotes, soit qu'ayant beaucoup souffert dans l'ouragan, il ne pût manœuvrer qu'avec peine. L'état dans lequel était la *Couronne,* qui voulait de grandes réparations, longues à exécuter, et la perte de la *Reine* affaiblissaient l'armée. M. de Sourdis allait continuer la campagne avec sa flotte, moins nombreuse, mais remise en état de prendre la mer; il supposait cependant que l'état général du matériel à flot était de nature à inquiéter le Cardinal, et il disait à M. Bouthillier de Chavigny :

« Si l'on désire faire armer, l'année qui vient (1640), il faut penser de bonne heure de faire faire en Hollande deux corps de vaisseaux de 800 tonneaux.... Je vous enuoye les mémoires des vaisseaux que l'on estime être les plus nécessaires pour un corps d'armée. *Si vous avez eu réponse de Suède,* et que nous en puissions avoir demi-douzaine, ce seroit le vrai

temps, à cette heure, de les faire venir droit à Brest, et les faire charger en ce pays-là de mâts, planches, coldron (goudron), brai, chanvres et fils de ré (fil de carré), et surtout les faire fournir de canons de 18 et 12 de fer, et de 24 de fonte. » (Aff. étrang., t. 19, p. 32.)

On voit par ce passage de la lettre de l'Archevêque que la France en était encore réduite à se pourvoir de vaisseaux à l'étranger. La négociation avec la Suède était entamée, mais elle ne devait porter ses fruits qu'un peu plus tard, comme on le verra. Richelieu avait bien compris que la France n'aurait une marine qu'à la condition de ne pas dépendre d'autrui pour la construction de ses bâtiments de guerre. Il lui fallait établir des chantiers qui pussent fournir au recrutement de l'armée navale. Il se décida. Le 24 août 1639, un ordre du Roi au sénéchal de Nantes enjoignit à cet officier de s'emparer en son nom royal de l'île d'Indret, située au bas de la Loire, pour y faire travailler, par « le Cardinal duc de Richelieu et » de Fronsac, Grand Maître, Chef et Surintendant général de la » navigation et commerce du Royaume, à la construction des » navires et vaisseaux de guerre ». Le Roi se réservait « de faire » droit aux propriétaires d'icelle île, sur les dédomagements qu'ils » pourroient prétendre pour leur non-jouissance, pendant qu'elle » seroit occupée pour le seruice de Sa Majesté ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 56, p. 239.) L'île fut vidée par ceux qui la possédaient, et des chantiers furent installés sur ses bords. Quant aux indemnités, à quelle époque furent-elles accordées, le furent-elles même? C'est ce que nous n'avons pu savoir. Il est probable cependant que les propriétaires dépouillés reçurent quelques dédommagements, d'autant qu'ils n'étaient pas du menu peuple, mais grands seigneurs ayant autorité en Bretagne.

La flotte de l'Archevêque de Bordeaux mit à la voile le 7 août, par un vent doux et favorable. Elle alla rechercher la côte d'Espagne, et d'abord le golfe de Biscaye. Sur sa route, elle rencontra quelques Espagnols qui n'avaient pu suivre l'Armada que Don Lope de Hoces avait réunie, qu'il emmenait en Flandre, et qui, grâce à la tempête, cause d'un fâcheux retard pour l'armée française, avait échappé à M. de Sourdis. Ces quelques Espagnols furent pris; on les coula ou on les brûla. Le 13, on arriva en vue de Laredo, petite ville fortifiée où commandait Don Juan de Silva. On approcha, et, pendant les journées des 14 et 15 août, on détruisit les forts, et l'on descendit dans la cité, qu'on mit au pillage. Le 16, l'armée fit voile vers Santo

Antonio (que les Espagnols nomment Santoña et les Français Saint-Ogne). Deux gros galions espagnols s'étaient réfugiés sous le canon de la forteresse; on résolut de les attaquer et de les réduire par le fer ou le feu. Un détachement de cinq vaisseaux fut fait pour cette expédition. Dans les ordres généraux de l'armée (Arch. de la Marine), nous lisons :

« Du 10 juin. Vaisseaux destinez pour battre le fort de la ville de Saint-Anthoine : Coupeauville, le *Cardinal;* Beaulieu, le *Grand Saint-Jean;* Du Quesne, le *Maquedo;* le baron de Marcé, l'*Émerillon;* Saint-Georges-Bussac, la *Magdelaine.* »

M. de Sourdis ordonna tout pour la descente et, des premiers, mit pied à terre. L'attaque fut vive, la résistance opiniâtre; cependant un des galions fut réduit à se brûler lui-même, l'autre fut pris. Les canons de la flotte firent taire ceux de la ville; on ne poussa pas plus loin l'aventure et l'on se rembarqua. Nos vaisseaux ne furent pas trop maltraités; nous eûmes un petit nombre de blessés, dix ou douze matelots, et deux capitaines de brûlots, les sieurs du Tillat et Saint-Michel. M. de Montvert, capitaine au régiment de la Couronne, reçut une mousquetade dans la jambe. MM. du Breuil et de Rochebrune, gentilshommes attachés à l'Archevêque de Bordeaux, reçurent des blessures légères; enfin, Abraham Du Quesne fut blessé d'une balle de mousquet au menton. Il commandait le *Maquedo,* comme on l'a vu plus haut. Ce bâtiment, l'*Olivarès,* l'*Amirante* et le *d'Oquendo,* étaient espagnols et du port de 600 tonneaux. Ils avaient été pris sur l'ennemi. L'*Olivarès* portait le nom du comte-duc de San Lucar; le *d'Oquendo,* celui de l'Amiral d'Espagne; quant à l'*Amirante,* c'était un vaisseau qui avait rang après la Capitane, ou Vaisseau Amiral.

Après l'affaire de Santoña, l'armée resta quelque temps dans les parages où elle espérait faire des prises; elle ne tenta rien contre les villes d'Espagne et revint dans les ports de France. Elle y apprit la défaite de l'Armada, combattue deux fois par l'Amiral de Hollande, le gros Martin Tromp, un des bons et vaillants hommes de mer de son temps.

L'escadre du Levant ne rendit pas plus de services en 1639 qu'elle n'avait fait l'année précédente. Elle devait couvrir les côtes du Languedoc, si l'ennemi venait les inquiéter, les secourir au moins, si l'Espagnol était plus prompt à l'attaque que le comte d'Harcourt à la défense; puis veiller sur les côtes de Provence et tenter « quelque

» chose sur la ville de Roses, ou sur le petit château qui est sur la » baye, par pétard ou échelles ». « Ce seroit, ajoute l'instruction donnée en avril au général, ce seroit un grand divertissement » (une puissante diversion) « pour les troupes de Catalogne. » (Aff. étrang., Espagne, t. 19. De tout cela, que fit le comte d'Harcourt, qui pouvait voir augmenter sa force par l'adjonction de l'escadre des galères? Le 6 mai, il était à Toulon. Il écrivait à M. de Chavigny qu'il avait trouvé les vaisseaux « en très-mauvais état et ne pouvant mettre à » la mer avant le 10ᵉ juin », parce qu'il fallait « leur donner un » second radoub plus grand que le premier qu'on leur fit en l'hiver » de 1638 à 1639. (Aff. étrang., Espagne, t. 19, p. 99.) Le 28 juillet, le comte disait au même fonctionnaire, secrétaire d'État au département de la Guerre :

« J'écris à Son Éminence comme jugeant cette armée assez inutile maintenant sur ces côtes » (d'Italie), « j'ai résolu d'aller exécuter les ordres que j'ai » (depuis l'année dernière) « pour Alger et Tunis. Quand tout.... sera prest et les esclaves qui sont sur nos galères embarqués sur nos vaisseaux, je ferai mettre à la voile. Dieu bénisse, s'il lui plaist, ce voyage, qui n'est entrepris qu'à sa gloire et à celle du Roy et de Son Éminence, et un soulagement de la misère de tant de pauvres chrétiens. » (Tome 19, p. 102.)

L'armée fit quelques prises d'une médiocre importance. Le comte d'Harcourt avait envoyé quatre vaisseaux aux atterrissages de l'Italie; ils prirent un navire armé de 24 canons de fer et commandé par un Vénitien nommé Battiferri. La *Sainte-Anne,* dont M. de Forget était capitaine, l'amena à Toulon. Le général, rendant compte de ce petit événement à M. de Chavigny, lui disait :

« Je vous mandai, il y a huit jours, comme j'avois touché un mot à Son Éminence pour la supplier de vouloir me gratifier de quelque chose des prises faictes deuant celle-ci, pour m'aider à subsister, *ne pouuant retirer aucune chose ni des bienfaits du Roy ni de mon peu de reuenu.* J'apprans par cet ordinaire que M. de Bullion se rend tout à fait inexorable aux sollicitations qui lui ont esté faites par ma femme et par ceux qui ont charge de mes affaires, et même à deux lettres que Son Éminence a écrites en ma faueur, ne voulant en aucune façon assigner les *cent mille liures* dont il vous a plu m'expédier un acquit patent pour *le don que le Roy nous a fait par notre contrat de mariage;* et m'ayant donné une assignation pour ma pension de l'an passé dont on ne sauroit tirer un denier par composition ni autrement.... HARCOURT. 9 septembre 1639. » (Affaires étrang., Espagne, t. 19, p. 106.)

Nous n'avons pu apprendre si M. de Bullion se laissa toucher, si

la recommandation du Cardinal fut prise en considération par ce contrôleur des finances, si M. d'Harcourt reçut quelque chose de sa pension ou des cent mille livres promises par le Roi, ou des parts de prises qui lui revenaient; ce que nous voyons, c'est que le comte sortit avec son escadre de la rade de Toulon et y revint le 26 septembre 1639. (Vol. 19, p. 107.) La saison était avancée; la mer passait dans ce temps-là pour n'être pas tenable; on rentrait au port, et tout était dit. L'année 1639 finit ainsi. Ni les galères ni les vaisseaux ne trouvèrent l'occasion de s'employer utilement. On fit quelques promenades, et ce fut tout.

XIV.

Quatre des grands commandements militaires avaient changé de mains lorsque s'ouvrit l'année 1640 : le Généralat des galères, le gouvernement des escadres du Levant et du Ponant, et la direction du corps d'armée qui, depuis assez longtemps, avait obéi au Cardinal de La Valette. Ce Cardinal, bon soldat, avait bien servi; mais fatigué, chagrin d'insuccès qui tenaient autant peut-être à la fortune qu'à ses fautes, irrité d'ailleurs du sort qu'on avait fait aux Épernon, son père et son frère, il était tombé malade à Rivoli et avait rendu à Dieu son âme guerrière, le 28 septembre 1639. Le comte d'Harcourt qui voulait prendre une revanche de son inutilité pendant deux campagnes, demandait à servir par terre.—Il prévoyait que la terre lui serait plus favorable que la mer. — Le Cardinal de Richelieu avait bien voulu le satisfaire sur ce point, et lui avait donné en Savoie le poste que la mort avait arraché à Son Ém. Louis de Nogaret, Cardinal de La Valette, Archevêque de Toulouse. Par là, l'armée navale du Levant était restée sans général; l'Archevêque de Bordeaux en prit la charge, laissant la flotte du Ponant à un jeune homme, mestre de camp d'un régiment d'infanterie. M. Armand de Maillé-Brezé, neveu du Cardinal de Richelieu (sa mère, sœur du Cardinal, ayant épousé Urbain de Maillé-Brezé, qui fut Maréchal de France), avait été pourvu, le 20 mars 1639, pour le reste de l'année, du commandement des galères, que le Premier Ministre ôtait à son autre neveu, M. du Pont de Courlay. Celui-ci, brave officier, qui avait pour lui une victoire sur les galères d'Espagne, mais contre lui une indépendance de caractère qui le portait au mépris des ordres venant de son oncle et du Roi, avait été obligé de donner sa démis-

sion de l'office de « Général des galères, lieutenant général pour le Roy ès mers du Levant ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 56, p. 233.)[1] M. de Brézé avait pris tout de suite les galères, ayant pour lieutenant le bailli de Forbin, qui sous ce général allait continuer d'être le véritable commandant de la flotte des bâtiments à rames. M. de Brézé était à Toulon lorsque le Cardinal le désigna à Louis XIII pour le commandement de l'escadre des vaisseaux qu'allait quitter M. de Sourdis, et, le 8 octobre 1639, il écrivait à M. de Chavigny, qui l'avait complimenté sur le choix que Sa Majesté avait fait de lui :

« Monsieur, j'ai reçu auec une joie extrême les témoignages qu'il vous a plu me donner de vostre affection sur la rencontre du commandement des vaisseaux que le Cardinal par sa bonté m'a voulu procurer... » (Aff. étrang., Espagne, t. 19, p. 38.)

Il en était ainsi quand s'ouvrit la saison des luttes navales. Le comte d'Harcourt[1], plein de feu et admirablement secondé par des hommes comme Turenne, La Motte-Houdancourt et du Plessis-Praslin, avait délivré Casal assiégé par le marquis de Lleganès (29 avril 1640) ; il était devant Turin, qui allait tomber ; tout était donc bien pour lui, et la France voyait surgir un grand général.

L'année avait bien commencé pour le comte d'Harcourt. Le 12 février 1640, on avait baptisé *Armande,* premier fruit de son mariage, et « l'Éminentissime Cardinal, duc de Richelieu et de Fronsac », avait donné son nom à cette fille, dont avait été marraine « Marguerite Chabot, veuve du prince Charles de Lorraine, duc d'Elbeuf ». (Arch. de l'état civil de Paris ; Reg. de Saint-Paul. Le comte d'Harcourt demeurait rue Saint-Antoine.)

[1] M. du Pont de Courlay est encore qualifié « Lieutenant général pour Sa Majesté ès mers du Levant et Général des galères de France » le 22 août 1639, au baptême de *Marie,* sa fille et de « dame Françoise du Guémadans » (*sic,* pour de Guémadeuc), enfant qui fut tenu par « Messire Alphonse-Louis du Plessis de Richelieu, Cardinal Archevêque de Lyon, Primat des Gaules et Grand Aumônier de France », et par « dame Marie de Vignerot, duchesse d'Aiguillon ». (Arch. de la ville de Paris ; Reg. de Saint-Paul.) François de Vignerot conservait donc le titre, bien qu'il eût perdu le commandement. La peine était grande ; le Cardinal Armand de Richelieu, qui déléguait M. de Brézé pour commander les galères sous son autorité, en avait repris le Généralat ; c'est pour cela qu'on ne voit plus sur l'État des galères en 1639 M. du Pont de Courlay, et que sur cet État (Arch. de la Mar.) on lit : « A M. le Cardinal duc de Richelieu, en qualité de lieutenant général de Sa Majesté ès mers du Levant, et Général des gallères de France pour l'entretenement d'une gallère septirame » (à sept rameurs par rame) « dite la *Réale* » (ou galère du Roi) « qui n'étoit cy deuant que quinquirame » (à cinq rameurs par rame) « la somme de..., etc. »

Les deux armées du Ponant et du Levant se préparaient à prendre la mer. Du Quesne, qu'un État de 1640, page 4 (Arch. de la Mar.), nous montre capitaine aux gages de mille livres, avait grandi. A l'âge de trente ans, il comptait dans la flotte ; l'Archevêque de Bordeaux avait appris à l'estimer ; aussi, quand il passait de l'Océan dans la Méditerranée, l'emmenait-il avec lui. Il prétendait l'utiliser, connaissant ses qualités d'officier brave, de marin déjà très-habile, et d'homme dévoué à sa personne, comme au service du Roi. Il satisfaisait d'ailleurs par là aux intentions bienveillantes du Cardinal-Duc pour un sujet que Son Éminence avait distingué dès ses premiers pas dans la carrière et qui n'avait jamais failli à ce qu'il devait au Prince dans la guerre politique dont la religion avait été le prétexte.

M. de Sourdis, en prenant l'escadre des vaisseaux ronds du Levant, sut qu'en de certaines occurrences il aurait sous ses ordres l'escadre des galères, et s'enquit de l'état de ces navires. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 57, p. 403.) Le Cardinal se fit informer, et, des avis qu'il reçut, conclut que l'armement en rameurs était trop faible. Le Roi envoya alors ordre à M. le bailli de Forbin de porter à 240 le nombre d'hommes affectés au service des rames dans chaque galère, celui de 200 étant considéré comme insuffisant. (Vol. 58, p. 368.) On portait par là à cinq hommes par rame l'armement des galères ayant 25 bancs de chaque côté. Les grandes galères, comme la *Réale*, et la *Regine*, — qui était la Patronne de l'escadre, quand l'autre en était la Capitane, — devaient augmenter leur chiourme à proportion. La *Réale* avait 27 bancs de chaque bord et devait avoir 378 hommes de rame ; la *Régine*, avec 25 bancs par bande, c'est-à-dire 50 bancs en tout, devait renforcer son équipage — forçats, esclaves et hommes de bonne volonté ou bonnevoglies, — de 52 hommes, et en avoir ainsi 260.

Un incident arriva qui allait retarder l'armée de M. l'Archevêque de Bordeaux. La peste sévissait en Provence et faisait de nombreuses victimes. Le Roi, autant pour soustraire les troupes embarquées sur les vaisseaux du Levant que pour fortifier le comte d'Harcourt dans son entreprise contre Turin, ordonna au Prélat de faire porter en Italie ce qu'il avait de régiments sous ses ordres, augmentés des meilleurs qu'avait le Prince de Condé en Guyenne et en Languedoc. M. de Sourdis devait ensuite se compléter avec des soldats des régiments en garnison au pays d'Aunis et en Poitou ; et cela fait, le Roi enjoignait à l'Amiral mitré de se réunir aux galères et

d'agir « puissamment contre ses ennemis ». (Vol. 30, p. 153. Minute datée de Soissons, le 20 mai 1640, et corrigée de la main de M. Sublet de Noyers.) Le 3 juillet, une nouvelle lettre de Louis XIII, datée d'Amiens et répondant à une dépêche de l'Archevêque datée du 24 juin, prescrivait à celui-ci de faire voile « au » plus tost, rangeant les ports des ennemis, pour entreprendre sur » iceux et sur les vaisseaux qui s'y pourront rencontrer, tout ce qui » s'offrira de plus aduantageux à « son » service et à la réputation de « ses » armes. » (Vol. 59, p. 602.) Le Roi ajoutait :

« Après que vous aurez faict ce voiage, si vous voyez qu'étant de retour à Toulon la saison vous permet d'entreprendre encore quelque chose par terre, comme il y a bien de l'apparence, vous m'en donnerez promptement avis. »

Avant de partir, l'escadre des galères, qui allait suivre celle des vaisseaux, perdit un de ses forçats, « frère Antoine Marguillet, chevalier de Malte », qu'un arrêt du Parlement d'Aix, du 24 mars 1638, avait condamné à ramer sa vie durant. Le chevalier dégradé, rasé, enchaîné à un banc d'une des galères, implora au bout de deux ans la clémence du Roi. Le Roi se laissa toucher au récit de l'action qu'avait accomplie le malheureux, qui, au combat du 1er septembre 1638 contre les Espagnols, fut déchaîné pour combattre et eut sur la *Cardinale,* où il subissait sa peine, le commandement du côté gauche de la rembate — nous avons dit plus haut que c'était un petit château élevé sur la proue. — Il en repoussa à plusieurs fois l'ennemi qui tentait de l'envahir, et le chevalier Des Roches, capitaine de la *Cardinale,* ayant été tué, ainsi que son lieutenant, son pilote, ses comites, ses canonniers et une partie de ses soldats, Marguillet prit le commandement du navire, qu'il sauva malgré la rébellion de la chiourme, toute napolitaine, et les efforts des Espagnols qui s'y étaient introduits à l'abordage. Cet acte de vigueur méritait bien qu'on le récompensât. Le Roi fit grâce au chevalier et le restitua « en sa bonne fame, renommée et biens non » d'ailleurs confisqués, satisfaction faite à partie civile ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 62, p. 349.) Quel crime avait commis Antoine Marguillet? Curieux de le savoir, nous nous adressâmes à M. le procureur général de la Cour d'Aix, qui, le 12 mars 1852, voulut bien nous répondre : « Les registres de 1638 trouvés aux archives de la Cour sont dans un tel état de vétusté et de dégradation qu'il a été impossible d'en rien déchiffrer. »

La flotte de M. de Sourdis se rendit sur les côtes d'Italie. Le 11 juillet, à Final, elle arrivait à temps pour empêcher le débarquement de troupes venant de Naples. Le 15, elle se porta vers Livourne et de là dans la baie de Naples. Le 24, elle revint à la rade du Gourjan. (Aff. étrang., Espagne, t. 20, p. 34 et 36.) En septembre, M. de Bordeaux alla visiter la baie de Naples, et au fond du golfe, sous la forteresse de Nisita, trouva trois vaisseaux ennemis mouillés et tirés à terre, plus un gros galion défendu par des troupes retranchées et par trois escadrons de cavalerie. Il les attaqua, brûla le galion, et prit les trois autres navires. (Lettre du 29 septembre 1641, t. xx, p. 39). La campagne finit ainsi. M. l'Archevêque de Bordeaux retourna à Toulon. Il y reçut du Cardinal de Richelieu une dépêche datée du 10 novembre 1640, lui annonçant la réforme d'un certain nombre des vaisseaux, quelques-uns pouvant servir de brûlots, d'autres devant être vendus. Les premiers étaient l'*Espérance en Dieu,* le *Neptune* (on se rappelle que Du Quesne le commandait en 1637), le *Petit Saint-Jean* (que Du Quesne montait en 1638), l'*Hermine* et la *Marguerite,* pour le Ponant; l'*Aigle,* la *Sainte-Anne* et la *Fortune,* pour le Levant. Le Cardinal terminait sa dépêche par ce paragraphe :

« Quant au voyage de Barbarie » (en projet depuis trois ans), « M. des Gouttes, *qui est père de la mer,* dit qu'il n'est plus temps d'y penser pour cette année. On verra l'année qui vient ce qu'il faudra faire et les moyens qu'il faudra trouver pour refformer le traité d'Alger. » (Affaires étrang., Espagne, t. 20, p. 4.)

M. l'Archevêque de Bordeaux mit ordre à toutes choses, désigna les vaisseaux qui du Levant devaient passer en Ponant, puis partit pour Paris, où il n'arriva point; car le 29 novembre il écrivait à M. de Chavigny qu'il se rendait « aux lieux où on luy ordonnoit (*sic*) », et qu'ayant été fort malade à Lyon, il n'avait pu lui écrire de cette ville. Sa lettre était datée de Valence. (Tome 20, p. 43.)

Pendant que M. de Sourdis agissait assez mollement dans le Levant, que faisait dans le Ponant M. de Brézé, à la tête d'une belle escadre, où il avait pour précepteur, auxiliaire et capitaine de son pavillon ce bon commandeur des Gouttes, que le Cardinal appelait le « Père de la mer »? Dès le commencement de l'année, le marquis adressait à M. de Chavigny un mémoire intéressant sur l'état des bâtiments. Ce mémoire résumait certainement les opinions des capitaines les plus expérimentés entre ceux dont était entouré M. de

Brézé et qui composaient son conseil. Dix navires étaient hors de service ; « l'année prochaine, disait-il, il s'en trouvera peut-être un pareil nombre, attendu qu'ils sont tous extrêmement vieux et travaillez » (fatigués), « même celui que je monte, qui a plus de vingt ans. » (C'était le *Vaisseau du Roi* ou *Saint-Louis,* de 1000 tonneaux, servant d'Amiral.) « Les chantiers d'Indret n'ont fourni depuis leur création » (il y avait trois ans) « que deux grands vaisseaux non encore armés, trois grandes frégates et deux petites, celles-ci bonnes pour la garde-côte. Il faut donc recourir encore aux alliés du Roi, Messieurs les États de Hollande, et la Reine de Suède, qui a soixante ou quatre-vingts vaisseaux, dont une partie ne sert qu'à passer, un mois ou deux de l'année, des gens en Allemagne.... Il est donc nécessaire que M. de Chavigny écrive en diligence en Suède à quelque ministre, pour sçavoir si l'on voudroit accommoder le Roy de huit ou dix navires, selon notre nécessité, et le prix. » (T. 20, p. 40.) M. de Brézé reprenait là une pensée déjà émise — on l'a vu — par M. de Sourdis ; et c'est peu étonnant, le marquis ayant à présent les conseillers qu'avait alors l'Archevêque de Bordeaux.

Le 21 juillet 1640, M. de Brézé, se trouvant dans les eaux de Cadix, eut connaissance d'une flotte qui lui fut signalée par un marchand français établi à San Lucar de Barrameda, et qui, sur un vaisseau anglais où il était passager, avait une quantité de draps qu'il prétendait porter à Venise. L'Anglais avait été capturé, et le Français — c'était un Malouin — donnait à notre Amiral des nouvelles de Cadix. On y avait appris la mort de l'Amiral espagnol Don Antonio d'Oquendo, et la nouvelle d'une révolte en Catalogne. La flotte pour la Nouvelle-Espagne était mouillée devant Cadix, prête à faire voile. Le lendemain 22 juillet, on manœuvra au milieu de la brume, et, sur le soir, un vaisseau envoyé à la découverte reconnut la flotte espagnole. M. de Ménillet, qui commandait ce navire, sans se soucier de laisser loin derrière lui la flotte française et même M. du Mé, Vice-Amiral de l'armée et commandant l'avant-garde, qui faisait force de voiles, ainsi que MM. Broc et Thibault, M. de Ménillet parvint à joindre un gros galion au mât duquel flottait le pavillon de Vice-Amiral. Il passa à poupe de ce gros vaisseau, le contourna au vent, et lui envoya, ainsi qu'à deux vaisseaux de cinq ou six cents tonneaux, voisins de ce Vice-Amiral, une bordée de canon et une salve de mousquets auxquels on ne répondit pas, au grand étonnement des Français. Cependant M. du Mé, plus prudent

que son camarade, fit signal à M. de Ménillet, par un coup de canon sans boulet, de virer de bord et de venir reprendre son poste dans l'escadre d'avant-garde. Il obéit et passa à demi-portée de tous les vaisseaux espagnols, qu'il prolongea sans qu'on fît contre lui la moindre démonstration défensive.

La terreur était évidemment dans la flotte des galions. Les plus lourds cherchaient à s'alléger pour gagner au large; on les voyait jeter des ballots à la mer et se couvrir de toile. Mais nos bâtiments, plus légers, plus maniables, les gagnaient de vitesse. Le vent tombait d'ailleurs un peu et passait au Sud-Ouest, ce qui mettait M. de Brézé tout à fait au vent de l'ennemi. Il profita de cette heureuse circonstance, alla se mettre côte à côte de l'Amiral espagnol, nommé, dit-on, Castiñosa, et le combattit; mais celui-ci fit vent arrière, laissant derrière lui trois galions qu'on battit du canon de manière à les ruiner. Les brûlots entrèrent alors en jeu. Deux d'entre eux s'attachèrent à un de ces galions, l'étreignirent dans leurs bras de feu, et bientôt il fut tout en flammes. Trois autres brûlots coururent à l'Amiral; un d'eux ne s'embrasa pas, et l'Espagnol put se débarrasser des autres, qui brûlaient sous son beaupré. Deux autres brûlots détruisaient, pendant ce temps-là, un navire de six ou sept cents tonneaux. Mais le vent tombait, et l'Amiral espagnol, qui s'était éloigné, allait échapper à M. de Brézé, quand l'ordre fut donné à M. de Boisjoli et à M. de Ménillet de rejoindre le fuyard. Alors le commandeur des Gouttes fit mettre toutes ses embarcations à l'eau pour remorquer le *Vaisseau du Roi,* monté par M. de Brézé. Les autres vaisseaux étaient aussi à la remorque de leurs chaloupes.

La nuit vint suspendre l'action; un petit vent d'Est se leva, et l'Amiral songea à rallier tous ses vaisseaux; il envoya M. Guillaume de Caen, sergent-major de la flotte, porter l'ordre aux capitaines de venir auprès de lui au point du jour. Cet ordre fut mal compris ou mal exécuté. Peu des capitaines se trouvèrent au rendez-vous. M. de Brézé eut le déplaisir de ne voir près de lui que le Vice-Amiral; le *Coq,* capitaine Portenoire; le *Faucon,* capitaine de Ménillet; l'*Hermine,* capitaine Thibault; l'*Olivarès,* capitaine Razet, et la *Princesse* (prise espagnole faite en 1638), capitaine Mathurin Gabaret. Cependant, sur les dix heures du matin, l'armée fut réunie, et l'Amiral fut d'avis d'entrer dans la baie de Cadix, où s'était réfugiée la flotte du Mexique; mais le conseil de guerre résista à cette opinion. Il y avait là cinq gros galions tout neufs et quelques navires

légers; on n'avait plus que deux brûlots, et il était imprudent de tenter un nouveau combat. Il fut ordonné aux capitaines de mettre leurs prisonniers à bord du navire anglais arrêté le vendredi. Ce transbordement fait, l'Anglais fit vent arrière pour gagner San Lucar, et, pendant que chacun pensait à soi, réparait son gréement et ses voiles, le navire s'échappa, personne ne songeant à lui. Le tour était hardi ; il réussit.

La perte des Espagnols, dans la rencontre du 22 juillet, fut grande. Leur Vaisseau Amiral coula bas pendant la nuit; deux autres forts navires furent brûlés; une grande quantité de marchandises fut jetée à l'eau et y périt. Le nombre des hommes tués fut estimé à plus de mille, entre lesquels périrent le marquis de Cardaños, général des troupes de la Nouvelle-Espagne, un Évêque, etc. On sauva un jésuite, confesseur du marquis, et un secrétaire de ce général. L'armée navale de France perdit sept brûlots, quelques bons officiers, et un certain nombre de matelots et de soldats. Parmi les personnes qui se signalèrent, une relation que nous avons sous les yeux et qui fut faite par un des capitaines, dont nous n'avons pu savoir le nom (elle est aux Archives de la Guerre, volume 60, page 16 bis), cette relation cite le sieur de Saint-Germain-Beaupré, sans dire qui était ce personnage. C'était M. Louis Foucault de Saint-Germain, qui fut comte du Dangnon. D'une famille noble de la Marche limousine ou du Poitou, il était, en 1640, âgé de vingt-quatre ans. Sorti de la maison du Cardinal de Richelieu, où il avait été élevé page, il s'était attaché à M. de Maillé-Brézé, qui fit sa fortune. Nous le reverrons plus tard. Au combat du 22 juillet, il était du groupe des gentilshommes qui entourèrent l'Amiral, que sa bravoure exposait au feu dans les endroits les plus dangereux.

XV.

Les Catalans imploraient le secours de la France ; Richelieu le leur promettait, et il aurait bien souhaité que l'année 1640 ne se terminât point sans que l'armée navale du Levant eût fait une sérieuse démonstration sur la côte de Catalogne. De la Cour, on pressait les armements, qui, en Provence, se faisaient avec une lenteur dont les instances du Cardinal ne pouvaient avoir raison. Pourquoi ce manque de zèle? L'hiver était-il un prétexte ou un motif sérieux? C'était ce que ne pouvait décider le ministre. Le

26 janvier 1641, le Roi ordonna à M. de Forbin de « bien armer » et équiper dix galères » devant servir, sous le commandement particulier du commandeur de Vincheguerre, « à la garde et défense » des ports et de la côte », et au besoin devant se joindre à l'escadre de l'Archevêque de Bordeaux. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 63, p. 210.) Le lendemain, Sa Majesté par une ordonnance enjoignait « aux capitaines, lieutenants, soubz-lieutenants et autres » officiers de ses galères, de se rendre dans leurs ports, à peine de » destitution de leurs charges et de plus grande peine s'il y » avait « lieu ». (Vol. cité, p. 232.) Richelieu préparait à ce moment des instructions pour M. de Bezançon, qu'il allait envoyer en Provence avec mission de s'enquérir des causes du retard que l'armée de M. de Sourdis éprouvait dans son départ de Toulon [1]. Ce conseiller du Roi emmenait avec lui le sieur Picard, trésorier de la marine, pour pourvoir « au payement de tout ce qui » serait « jugé nécessaire » pour l'avictuaillement et armement des vaisseaux et galères », au cas où le « retardement » aurait eu pour cause le manque d'argent.

« Afin d'obliger les ennemis à diviser leurs forces et laisser agir plus librement celles qui seront en Catalogne soubz le sieur de La Motte-Houdancourt, et employer plus utilement celles de Sa Majesté, le sieur Maréchal de Schönberg ira, avec le corps de troupes qu'il formera, tant de celles qu'il faut lever de nouveau que de celles dont il faut faire les revues, attaquer Collioure et Rozes du côté de la terre, au même temps que le sieur Archevêque de Bordeaux les attaquera du côté de la mer, pour ensuite, s'il plaist à Dieu, favoriser les justes armes de Sa Majesté. Lorsque l'armée navale sera en état de partir, le sieur de Bezançon s'y embarquera avec ledit sieur Archevêque, pour faire ce qu'il désirera de là pour le service de Sa Majesté. » (Vol. 63, p. 358.)

A son tour, M. de Sourdis allait avoir plus qu'un conseiller à côté de lui. M. de Bezançon était jusqu'à un certain point un censeur et un commissaire ayant l'œil toujours ouvert, n'ayant point de responsabilité directe et devant assister à tout. La confiance du Cardinal en son représentant tonsuré n'était plus aussi grande qu'autrefois. On n'en était plus aux compliments, et la venue de M. de Bezançon dut avertir M. de Sourdis que la moindre faute, le

[1] M. du Plessis-Bezançon était un officier de l'armée de terre, qui avait la charge de sergent de bataille (chef d'état-major) dans l'armée de Guyenne et de Languedoc, ce que nous apprend la minute du pouvoir qui lui fut donné par le Roi, le 2 septembre 1640, pour traiter avec les députés de la Catalogne. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 60, pièce 192.)

moindre malheur lui serait compté comme un crime contre le service du Roi. Averti par plus d'une expérience que le plus difficile était d'obtenir que les chefs de la terre et de la mer vécussent ensemble en bonne intelligence, s'entre-aidassent loyalement, agissent sans se jalouser, le Cardinal chargeait M. de Bezançon d'adoucir les frottements entre le Maréchal et l'Archevêque, et « d'entre» tenir la correspondance parfaicte entre eux ».

Que s'était-il passé pour que Richelieu prît un parti si bien fait pour offenser M. de Sourdis? Car il ne se borna pas à envoyer M. de Bezançon pour s'informer de l'état des choses, il fit retirer par le Roi le commandement de l'armée navale à l'Archevêque de Bordeaux et le donna à M. d'Arpajon. Voici les étranges choses que nous révèlent les documents. Une note de la main de M. Sublet de Noyers, à la date du 13 mai 1641 (Vol. 64, p. 458.) :

« Pour exécuter la volonté du Roy touchant M. de B... » (Bordeaux), « il faut la confier à M. de B... » (de Bezançon) « et l'exécuter à mon advis ainsi qu'il s'en suit. Ledit sieur de Bez... doit aller à M. le P... » (le Prince de Condé) « avec une lettre de créance, et lui exposer le fait, en l'obligeant au secret, sur peine d'en répondre au Roy. — Il faudra envoyer la lettre du Roy à M. de Bord..., au temps que M. le Prince l'estimera à propos. — M. le Prince lui écrira aussi qu'il ne peut résoudre tout ce qu'il faut faire dans tout le Roussillon, à Colioure et Perpignan et Salces, soit pour la mer, soit pour la terre, sans conférer avec lui, selon les ordres qu'il a reçus de la Cour; que, pour cet effect, il le prie de le venir trouver à la frontière, au lieu que choisira M. le P... — Estant là, M. le P... lui dira *les diuerses plaintes que le Roi a eues de lui des mauvais discours qu'il a tenus en diuerses occasions, et qui fait qu'ayant même témoigné qu'il ne seruoit pas auec contentement*, Sa Majesté a résolu de *le dispenser du seruice*. — Au même temps que M. de Bord... sera arrivé auprès de M. le P..., devant même que M. le P... lui dise le commandement qu'il a à lui faire, il faut qu'il envoie M. de Bez... à l'armée navale pour lui porter les ordres du Roy par deux dépêches, l'une adressante à Cangé pour les vaisseaux, l'autre à Vincheguerre pour les galères. — Ledit sieur de Bez... dira aux uns et aux autres en général que la cause de ce changement est la *mauvaise langue* de M. de Bord..., et recueillera les mouvements et les paroles d'un chacun dans ce rencontre, pour rendre l'action du Roi d'autant plus justifiée qu'il se trouvera plus de gents qui seront témoins des mauvais discours et de la mauvaise conduite du sieur Arche... de Bord....

» Il leur dira aussi qu'afin que les vaisseaux et les galères agissent d'un même pied, le Roi jugeant qu'il faut par nécessité quelqu'un qui commande aux uns et aux aultres, a destiné *pour un temps* M. d'Arpajon,

lequel en même temps se présentera avec son pouuoir et *montera sur l'admiral* pour ne perdre aucun temps. — Quand M. le P... jugera que le sieur de Bez... aura déclaré la volonté du Roi à l'armée navale et fait receвoir M. d'Arpajon au commandement d'icelle, M. le P... dira à M. de Bord... ce qui est porté ci-dessus, et de plus que Sa Majesté désire *qu'il s'en aille demeurer en Auignon* jusqu'à ce qu'il ait quelque ordre, et qu'il ait à y vivre avec plus de retenue qu'il (n')a fait dans les emplois qu'il a eus. — Le sieur de Bez... n'oubliera rien de tout ce qu'il pourra pour faire que dans l'interrègne, et après que M. d'Arpajon sera établi, *il n'arrive rien qui puisse donner lieu aux partisans dudit sieur de Bordeaux de dire que s'il y eust esté l'on eust mieux fait.* — Si, par hasard, il rencontroit quelque officier de la marine qui se témoignât moins affectionné au service du Roy, à cause de la retraite du sieur de Bord..., M. d'Arpajon aura pouvoir de le faire ôter, avec l'avis dudit sieur de Bez..., gardant un si bon ordre, en exécution d'un tel changement, qu'il n'en puisse arriver d'inconvénient. »

Le plan de cette sourde conspiration, indigne du caractère de Richelieu, ne déplut pas à Louis XIII, qui avait peu de répugnance pour les machinations traîtresses contre les gens qui étaient à lui. Le 13 mai, le Roi écrivait à l'Archevêque pour le prévenir qu'on mandait à M. le Prince de lui assigner un rendez-vous « pour aduiser et résoudre ensemble tout ce qu'il faudra(it) faire pour le siége des places du pays de Roussillon, sans y perdre plus de temps ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 64, p. 455 *bis*.) On datait du 14 mai une seconde lettre à l'Archevêque, dans laquelle les termes n'étaient pas ménagés :

« J'ai tant de sujet de mécontentement de votre conduite et des mauvais discours que vous avez tenus en plusieurs rencontres et avec diuerses personnes, dont j'ai esté informé par des témoins irréprochables, que je n'ai pu différer plus longtemps de vous retirer d'un employ où vous faites connoître que vous servez contre votre gré. Je veux donc qu'aussi tost la présente reçue vous vous retiriez en Avignon, où le sieur Vice-Légat ne fera pas difficulté de vous laisser séjourner suivant ce que je lui écris, mon intention estant que vous y demeuriez jusques à nouvel ordre, et m'assurant que vous vous y comporterez auec plus de retenue que vous n'auez fait dans les diuers employs dont je vous ai honoré. »

Cela était bref, sec, impérieux. Le Ministre, dans l'instruction que ce même jour il envoyait à M. de Bezançon, disait que Sa Majesté retirait le commandement de son armée navale du Levant à à un homme « contre lequel *elle auroit sujet de prendre des résolutions beaucoup plus sévères qu'elle n'a fait, si elle ne considéroit gran-*

» *dement en luy l'honneur qu'il a de possèder une des grandes dignités* » *de l'ordre ecclésiastique* ». (Vol. 64, p. 461.) Les choses se passèrent-elles ainsi qu'on l'avait résolu? Que fit M. de Sourdis? Que fit l'armée navale quand il la quitta? Mais la quitta-t-il pour aller « en Avignon »? Ce qu'il y a de certain, c'est qu'aux premiers jours du mois de juillet il était sur son Vaisseau Amiral. Avait-il obtenu de tenter un nouvel effort contre les Espagnols? Avait-il espéré qu'un succès le réhabiliterait ou lui permettrait du moins de se retirer avec les honneurs de la guerre? Les faits suivants paraissent prouver qu'il lui fut donné de chercher sa réhabilitation dans un dernier effort.

Le 3 juillet, il était aux embouchures de l'Èbre, devant les Alfages, où ses galères avaient tenté vainement de pénétrer. Il apprit là que quarante galères ennemies chargées de troupes venant de Naples et du Roussillon, et portant une grande quantité de vivres, approchaient du port pour y débarquer hommes et provisions. Il se prépara tout de suite à les recevoir, et, suivant la coutume, partagea son armée en trois escadres. Lui, sur son Amiral, se plaça au centre du corps de bataille. On passa la nuit à s'observer, et, le 4 au matin, les galères d'Espagne, remarquant qu'un intervalle assez grand avait été laissé entre l'arrière-garde et l'escadre de l'Amiral, — faute qui aurait pu avoir des conséquences fâcheuses pour lui — voulurent en profiter. Elles entrèrent dans le créneau en forçant de rames; mais ce fut à leur détriment; car elles essuyèrent le feu de douze vaisseaux qui les mutila. Vingt-neuf d'entre elles seulement parvinrent à s'échapper, dans un bien mauvais état. La *Saint-Philippe,* galère espagnole, fut prise par M. de la Brossardière. L'armée se fit touer par les galères jusqu'au môle de Tarragone, et onze galères qui s'y étaient réfugiées furent canonnées, mitraillées, mises en pièces. Cinq furent coulées. Les chiourmes déchaînées se jetèrent à la mer pour éviter la mort par le fer; les chaloupes des vaisseaux français recueillirent un bon nombre des malheureux forçats ou esclaves, et l'on sut par eux que les galères mises à fond étaient la Patronne de Jeannetin Doria, celle du Génois Marino; la *Duchesse,* appartenant à Doria; les *Quatre arbres,* qu'en 1638 avait perdue le chevalier de Valbelle, et une galère de Sicile. Trois autres avaient été brûlées, et un même nombre, qui s'étaient échouées, étaient dans un tel état, au dire des prisonniers, qu'on pourrait difficilement les relever. Sur la

Saint-Philippe étaient, outre 400 hommes de chiourme et de troupes, plusieurs officiers, et puis le principal conseiller et secrétaire du duc de Ferrandine, un page de ce duc et un intendant de l'armée.

Tout n'était pas fini. Le 5 juillet, M. de Bordeaux vit que les trois galères échouées cherchaient à se relever et à se remettre à flot, et que même leur opération paraissait devoir réussir, une d'elles s'étant déjà renflouée, bien qu'à grand'peine; il ordonna donc un détachement de cinq vaisseaux et de cinq galères, que soutiendraient quatre brûlots chargés d'incendier ces navires. L'expédition fut confiée à Du Quesne, qui avait sous ses ordres M. du Plessis-Brossardière. (Une liste des capitaines de galères (Arch. de la Marine) donne au brevet de capitaine de galère de cet officier la date du 10 janvier 1642. C'est là une erreur évidente. Il était certainement capitaine avant 1641, et plus ancien que les quatre auxquels il commandait dans ce détachement.)

L'escadre de Du Quesne s'avança vers la terre, dont les batteries ne restèrent pas muettes. On leur répondit par un feu soutenu; puis les brûlots firent leur office. La galère espagnole qui avait fini par se rétablir fut abordée et brûlée; les deux autres, qui commençaient à flotter, se rejetèrent à la côte, sous une canonnade dont les coups pressés les démolirent en partie et en anéantirent presque les équipages. La chiourme déferrée chercha son salut dans la mer, et les chaloupes de l'Amiral et du chevalier Paul en recueillirent une partie. On fit donc là un grand nombre de prisonniers turcs, espagnols ou napolitains. M. de Cangé, qui était le bras droit de M. l'Archevêque de Bordeaux, avait choisi pour assister Du Quesne MM. Paul, Garnier, d'Aupz et Saint-Étienne. Ils furent remorqués jusqu'au môle par les galères, une desquelles, la *Vinchequerre*, montée par son capitaine, le chevalier Philandre de Vinciguerra, s'était fait particulièrement remarquer la veille dans un combat de deux heures contre les galères et les batteries du port. Dans les journées des 4 et 5 juillet, les Espagnols perdirent douze galères et un nombre considérable d'hommes de rames, de matelots et de soldats. Les Français eurent une cinquantaine d'hommes tués et bien des blessés. (Aff. étrang., vol. 20, p. 69.)

Un rapport adressé au Roi d'Espagne, le 6 juillet 1641, par Don Francisco Messia, capitaine de la Capitane de Sicile, confirme en grande partie la relation française. Il dit seulement que la galère « San Felipe de España », qui était restée en arrière, fut attaquée

par deux galères françaises qui la prirent sans qu'on pût les en empêcher, bien que son capitaine et ceux de l'infanterie qu'elle portait eussent fait leur devoir, « *habiendo complido en esto suceso con sus obligaciones* ». Quant aux galères de Jeannetin Doria, à la *Saint-Antoine* de Sicile, et aux *Quatre Arbres,* le rapport dit qu'elles furent sauvées grâce à l'intervention du marquis de Villafranca, dont la galère protégea la fuite de ces navires à rames. Don Francisco Messia, en se félicitant de ce que vingt-neuf galères échappèrent à l'armée française, reconnaît que plusieurs d'entre elles furent maltraitées par le canon et que parmi celles qui n'avaient pu sortir de Tarragone par le côté de l'Est, comme les autres, il y en eut que les brûlots incendièrent, et d'autres que l'on coula, et, parmi ces dernières, la Patronne de Sicile. (Arch. de Simancas, liasse 2,665.)

Dans une lettre du 1er juin 1662, Abraham Du Quesne dit : « Ès années 1641 et 1642, moi étant aux côtes de Catalogne com-» mandant une escadre de vaisseaux et de galères, avec ordre de » prendre tous ceux qui voudroient entrer dans Tarragone, après » auoir pris plusieurs barques de Gennes, et eux estant avertis de » n'y plus revenir, leurs vaisseaux furent seulement confisqués, » mais leurs hommes furent mis aux galères du Roy. » Ceci nous autorise à croire que le service qu'attendait de Du Quesne M. l'Archevêque de Bordeaux, le 5 juillet 1641, fut assez bien rendu pour qu'après la campagne du continent on donnât au jeune capitaine le commandement d'une escadre chargée de surveiller l'entrée de Tarragone. Ce choix fait concevoir la plus haute opinion de l'intelligence autant que de la bravoure de notre Dieppois.

Les engagements des 4 et 5 juillet 1641 avaient une importance réelle, l'Espagne ayant souffert beaucoup dans ses galères; mais le but que s'était proposé l'armée française n'était pas atteint. Le convoi des vivres était entré, en grande partie au moins, à Tarragone, et il était certain que l'ennemi reviendrait pour forcer le passage et introduire dans le port d'autres navires chargés d'approvisionnements. L'Archevêque de Bordeaux avait donc une nouvelle partie à jouer, la dernière peut-être. Il fallait la gagner ou quitter le commandement, humilié, raillé par les méchants, et à la grande joie de ses ennemis. La gagnera-t-il, cette partie? Il ne quitte point les parages qui avoisinent la ville, se fait éclairer par ses barques d'avis et ses pataches, répare ses avaries, qui ne sont pas très-consi-

dérables, se mouille enfin à la pointe de Zalo, qui commande l'entrée de la rade de Tarragone, et attend.

M. de Sourdis avait écrit à M. d'Argenson, intendant de Catalogne, le 19 avril 1641 : « Pour ce qui est de passer à Tarragone, » je vous ai mandé si ponctuellement que *le peu de forces* que j'ai ne » se peuvent séparer, qu'il est superflu de les séparer. » (Arch. de la Marine. Campagne 1641.) Ses forces se composaient, en effet, seulement de quinze vaisseaux grands ou petits, quatre pataches, cinq brûlots et treize galères. (M. de Sourdis à M. le Prince, 16 juin 1641 ; Arch. de la Mar. Campagnes.)

Une relation espagnole : *Relacion de la navigacion y sucesos de la Armada del mar Oceano del mando del Duque de Nagera,* etc. (Legasso de papeles sueltos, n° 8 del estanti H, t^{to} *Felipe IV.* Papeles historicos y politicos, tomo 3 ; sala de Manuscritos de la Bibliotheca Réal de Madrid), cette relation, qui exagère assurément beaucoup, dit que la flotte française « était de vingt-neuf navires, dont quatre » brûlots ; seize étaient de grands vaisseaux, et le reste des navires » de port médiocre ; elle comptait en outre dix-neuf galères et huit » brigantins. Elle portait quatre mille hommes d'infanterie des » meilleurs de son armée, et jusqu'à *cinq cents* chevaliers, la plus. » part de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem ». L'auteur de cette pièce fut grandement trompé sur le nombre de nos navires, et quant aux cinq cents chevaliers de Malte, on ne sait où il put prendre son renseignement. Il y avait à bord des vaisseaux et des galères quelques chevaliers de Malte, officiers à bord de ces navires ; mais, quant à une troupe de ces religieux militaires, non. L'ordre eût été d'ailleurs bien en peine de fournir à la flotte cinq cents chevaliers français ; où les aurait-il pris ?

Le 17 août, M. de Sourdis reçoit avis que la flotte espagnole est mouillée aux Alfages ; il passe aussitôt sur la Capitane du commandeur de Vincheguerre et se fait porter à terre pour conférer de la situation avec MM. de La Motte-Houdancourt et d'Argenson. Ceux-ci veulent s'éclairer de l'opinion des meilleurs officiers des armées de terre et de mer. La réunion approuve le plan arrêté à bord de l'Amiral par M. l'Archevêque et son conseil, à savoir que, si les ennemis ne viennent qu'au nombre de vingt ou vingt-quatre vaisseaux, on partagera l'armée navale en deux corps. Une escadre de vaisseaux jointe aux galères gardera l'entrée du port ; le second corps, composé de deux escadres, ira droit à l'ennemi pour le com-

battre et par là l'empêcher de secourir les bâtiments de charge. Tous les capitaines conviennent que si l'Espagnol se présente en force, il sera bien difficile, sinon impossible, d'empêcher que les navires attendus à Tarragone n'entrent au port. Le conseil se sépare ; chaque capitaine retourne à son bord, attendant l'aurore du lendemain. Le 19 au matin, on signale des voiles à douze milles environ. C'est l'ennemi ; on l'a reconnu. Comme Don Juan d'Autriche à Lépante, M. de Sourdis s'embarque dans une felouque et va de navire à navire s'informer si tout est prêt pour le combat, animant tous les capitaines, « bien qu'ils n'aient pas besoin de cette harangue ». La journée se passe, remplie par cette revue et par les derniers soins à prendre afin de bien engager la lutte.

Le 20 août, au point du jour, vingt-neuf galères espagnoles, escortant les brigantins, felouques et autres petits bâtiments qui portent des vivres, paraissent à trois ou quatre milles de l'armée. M. de Sourdis appareille alors et marche au-devant des galères et de leur convoi, qui prudemment se replient sur la flotte des vaisseaux d'Espagne. Le ciel ne favorise point les Français, et on louvoie sans gagner le vent. L'ennemi laisse arriver alors, au nombre de trente-cinq vaisseaux, attaque M. de Sourdis qui présente le flanc et que par derrière canonnent les galères. « Il ne fut plus question de s'opposer au secours », dit le procès-verbal que nous interrogeons. Tarragone va donc être ravitaillée ! Le combat s'anime alors ; il est acharné et dure quatre heures. La nuit sépare les flottes fatiguées. L'Espagnol se retire « avec force mâts et cordages coupés, » sans compter la perte des hommes qui doit estre infailliblement » grande, attendu la grande quantité de coups de canon et de mous- » quet tirés presque à bout portant ». Nous ne sommes pas moins maltraités, « y ayant tel vaisseau qui reçut jusques à cent coups de » canon. »

Le 21 août, le calme empêche les combattants de se rapprocher. Tout ce que chacun peut faire, c'est de se reformer à l'aide des galères qui donnent la remorque aux vaisseaux. Dans la journée, les Espagnols se renforcent de cinq bâtiments. Le 22, l'ordre de bataille est rétabli de part et d'autre. Le vent est faible, mais bon toujours pour l'ennemi, sur lequel on ne peut point le gagner. Le 23, les armées sont loin l'une de l'autre. M. de Bordeaux réunit ses capitaines, qui déclarent unanimement que les galères n'ayant plus d'eau, et tout le monde manquant de munitions, car ce qui en reste doit

être réservé pour la retraite, incommodé d'ailleurs comme on l'est par le combat, il ne faut pas songer à une lutte nouvelle, mais tâcher de gagner la côte de Catalogne pour « s'y raccommoder, y » prendre des munitions tant de guerre que de bouche, et surtout » pour y rendre le seruice nécessaire au Roi et à la Patrie. » Le 24 août se passe à louvoyer, « tenant toujours le cap sur Barce-» lone ». Mais le vent ayant grandi le soir, et toujours contraire, la flotte espagnole étant à Barcelone, ce qu'on apprend de terre, l'armée se « coule insensiblement le long de la côte en tirant vers le » Cadaquiez ». Pauvre armée! pauvre M. de Sourdis! Le 25, on résolut de gagner les côtes de Provence, « jugeant qu'il étoit plus » important de conserver entièrement l'armée du Roi pour s'en » seruir à l'aduenir, que de l'hasarder (*sic*) mal à propos dans un » combat dont le succès » (le résultat) « ne pouvoit estre douteux, » mais qui faisoit voir visiblement la perte de toutes nos galères [1] ». (*Relation* de ce qui s'est passé au combat du secours de Tarragone, faite « A bord de l'Amiral, par le travers de Cadaquiez, le 27 août 1641 », et signée par tous les capitaines des vaisseaux et des galères. — Bibl. Nat. Ms. Cinq Cents de Colbert, t. 2, p. 336-41.)

Cela était triste, et l'Archevêque de Bordeaux dut comprendre qu'il ne pouvait espérer de trouver grâce devant le Cardinal. Son malheur devait lui apparaître dans toute sa grandeur. Il chercha à se défendre, à mettre, jusqu'à un certain point, sa responsabilité à couvert, en intéressant celle de tous les braves gens qui l'avaient aidé ; il dicta sa relation et la fit signer par ses capitaines. Aucun ne refusa, et ce fut leur honneur à tous de montrer cette loyauté pour détourner, s'il se pouvait, le coup qui allait frapper un homme que tous n'aimaient point peut-être, mais qui ici était tout à fait digne

[1] Sur les pertes éprouvées par l'armée française, les documents espagnols sont loin d'être exacts. Une lettre du duc de Medina Sidonia, adressée à Philippe IV (San Lucar, 30 août 1641), et remerciant le Roi des félicitations que Sa Majesté a bien voulu lui adresser pour le succès obtenu par son *Armada*, le duc dit que la flotte du Roi de France perdit un certain nombre de vaisseaux qui se rendirent aux Espagnols, et d'autres qui furent coulés. Si M. de Sourdis avait pendant le combat perdu des navires, la relation signée par tous les capitaines n'aurait pas manqué de mentionner cet affaiblissement de l'armée, qui aurait été une excuse de plus quant au retour à Toulon, qu'on reprocha à l'Archevêque. D'ailleurs, pour s'assurer qu'aucun navire ne resta aux mains des Espagnols ou ne fut mis au fond par le canon, on peut comparer à la liste des bâtiments qui obéissaient à M. de Sourdis en 1641, celles des navires qui étaient à Toulon en 1642, 1643 et 1644. (La lettre du duc de Medina Sidonia est aux Archives de Simancas, liasse 3099.)

d'intérêt. Les ennemis du Prélat trop longtemps heureux, et qui n'avait peut-être pas usé de son bonheur avec assez de modestie, triomphaient hautement, et M. de La Motte-Houdancourt, peu généreux, écrivait du Camp de Constantin, le 24 août 1641, à M. de Chavigny :

« C'est auec un extresme regret que je vous mande comme nous auons manqué Tarragone, après y avoir, pour la seconde fois, réduit les ennemis à de si grandes nécessités, que, le 15 de ce mois, ils étoient sans aucune sorte de viures ; mais, dans l'espérance de secours, ils ont tenu jusqu'au 20, que leur armée navale arriua, ce que voyant M. de Bordeaux, il ne fit que se relâcher, *laissant l'entrée du port libre, sans tirer un coup de canon,* tellement qu'il leur est entré un grand ravitaillement. Il pouvoit bien l'empescher, puisqu'à présent il les sait en mer. »

Cette appréciation est souverainement injuste. M. de Sourdis, en définitive, n'était un vaincu que du vent et du sort. Il se rendit à Toulon, où il était depuis quelques jours, lorsqu'il reçut du Roi cette lettre sévère, qui mettait le comble à son infortune :

« Monsieur l'Archevêque de Bordeaux, j'ai reçu auec beaucoup de déplaisir les différents avis qui m'ont esté donnés de toutes parts de votre mauvaise conduite dans l'exécution des commandements que je vous auois donnés, de sorte que je ne puis pas me satisfaire moi-même, jusqu'à ce que, par les éclaircissements que j'ai résolu de prendre, j'aye ouï la vérité de ce qui s'est passé ; et pour ce que, pour laisser un champ libre aux diuers sentiments, il n'est pas à propos que vous demeuriez dans la Provence, je vous écris cette lettre pour vous dire qu'aussitost icelle reçue vous ayez à vous acheminer vers la ville de Carpentras, dans le comtat d'Auignon, pour y demeurer jusqu'à nouvel ordre. Je serai bien aise d'apprendre que votre conduite et votre modération continuelle me donneront autant de sujet d'estre satisfaict de vous que celles de cette campagne m'en ont donné du contraire... Du 1er septembre 1641, écrit à Amiens. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 65, p. 423.)

Pourquoi M. de Sourdis n'était-il pas resté dans son diocèse à lire son bréviaire ? Tout n'était pas fini pour lui. Le Roi, ou plutôt le Cardinal, animé, furieux et ne gardant plus aucune mesure, envoyait de nouveau à Toulon M. de Bezançon pour faire une information sur « les déportements du sieur Archevêque de Bordeaux, » dans les employs importants dont elle l'avoit ci-devant honoré ». Sa commission portait qu'il pouvait « assurer tous ceux qui auroient » des plaintes à lui faire et des dépositions à donner contre ledit » sieur Archevêque, *qu'il ne rentreroit jamais au commandement des » armées navales de Sa Majesté ni en d'autres employs de cette nature,*

» *quels qu'ils pussent estre* ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 66, p. 45; vol. 67, p. 207.) L'enquête fut faite par M. de Bezançon, agent passionné, partial et brouillon, qui chercha partout des dépositions contre M. de Sourdis, et, n'en trouvant point, retourna à Paris fort mécontent. Il avait entendu tous les capitaines, qui maintinrent, sans craindre de déplaire, les dires qu'ils avaient attestés de leur signature dans le procès-verbal daté du cap de Quiers, le 27 août.

On informait contre M. de Sourdis, et on ne l'appelait pas pour l'entendre. Ah! dans les emplois, il faut réussir!... Après l'avoir abattu, le Cardinal se donnait la triste joie de déshonorer l'Archevêque, longtemps son bras droit et son ami, et il écrivait ces lignes impitoyables sur un livre où il consignait ses jugements touchant quelques capitaines de son temps :

« Monsieur l'Archeuesque de Bordeaux recogneu artificieux, malin, incapable, enuieux et médisant, fanfaron, de peu de cœur, de nulle fidélité, n'est sorty de l'emploi que parce qu'on ne pouuoit plus douter de ses mauvaises qualités. » (Bibl. Nat., Ms. Saint-Victor, 1096.)

Les Escoubleau de Sourdis furent profondément affligés du traitement rigoureux fait à un des leurs. La marine connut leur affliction et fit un acte honorable et courageux pour les consoler un peu. Quelques capitaines des vaisseaux sur lesquels l'Archevêque avait eu autorité se réunirent afin d'écrire une lettre de condoléance à M. le marquis de Sourdis. Cette lettre, datée du dernier jour de septembre 1641, disculpe M. de Bordeaux et l'armée navale des reproches qu'on leur adressait à la Cour et dans le public; elle commence ainsi :

« Monsieur, par l'éloignement de M. de Bordeaux, tout notre corps demeure exposé à la censure de ses ennemis; les deux combats qu'il a faits avec l'armée du Roi contre celle d'Espagne à la vue de Tarragone, sont deux actions à quoi il ne se peut rien ajouter, si elles sont bien examinées... [1] » (Arch. de la Marine.)

M. de Sourdis survécut à sa disgrâce. La mort du Cardinal le délivra d'un ennemi qui avait poussé loin à son égard l'injustice de ses préventions. L'Archevêque de Bordeaux présida l'Assemblée du clergé; il mourut à Auteuil, le 18 juin 1645, âgé de cinquante et un ans. On lui fit de magnifiques funérailles aux Petits-Augustins, et, le

[1] Voici les noms des généreux officiers qui ne craignirent pas d'affronter le courroux du Cardinal : MM. le chevalier de Cangé, le chevalier d'Arrerac, Cazenac, de Chastellux, le chevalier Garnier, Pontezière, Luzeraye, Leschasserie, le chevalier Paul, Saint-Estienne, le chevalier de Quélus, Maran, Du Quesne, Banault.

mercredi 28 juin, un service solennel pour le repos de son âme fut célébré en l'église de Saint-Eustache. (Arch. de l'état civil de Paris.)

On s'étonnerait de ne pas trouver, parmi les signatures des capitaines qui affirment les paroles de l'écrit favorable à M. de Sourdis, dont nous venons de transcrire les premières lignes, celle d'Abraham Du Quesne ; elle figure à son rang. Du Quesne avait un grand respect pour le Cardinal de Richelieu, dont il était à peu près la créature ; mais il se rangea loyalement du côté de la vérité, pour la vérité elle-même, et parce qu'il était reconnaissant, aimait et honorait M. de Sourdis, qui l'avait distingué, et de l'armée navale du Ponant l'ayant emmené à l'armée du Levant, lui avait, au mois d'août 1641, confié une escadre à l'âge (trente et un ans) où rarement on commandait un grand vaisseau de combat. M. de Sourdis, dans sa défense, non pour convaincre le Cardinal, qu'il ne fallait pas espérer de trouver juste dans cette circonstance, mais pour désarmer l'opinion du monde, publia ou fit publier une relation jour par jour des opérations de son armée ; elle reproduit tous les faits contenus dans celle du 27 août 1641. Nous y trouvons en outre un détail qui ne se lit nulle part ailleurs, et que nous devons recueillir, parce qu'il intéresse l'homme dont nous étudions l'histoire, en même temps que nous étudions celle de la marine de son temps. Voici le fait. « Le jeune Du Quesne de la ville de Dieppe » avait dans l'armée un vaisseau, le *Maquedo;* il le laissa pour un temps à son lieutenant et prit le commandement d'un petit flibot chargé de vivres, qu'il fallait conduire à un des points de la côte de Catalogne occupé par les Français. Il était en route, le 24 mars 1641, lorsqu'il rencontra quatre galères espagnoles qui avaient capturé une barque française portant des marchandises. « Du Quesne se résout de la ravoir ou de » périr ; il arrive sur les galères, et, pour leur faire commande- » ment de lâcher prise, ne leur parle que de la bouche de ses quatre » canons de trois livres de balles chacun. Les galères y obéissent. » Elles coupent la remorque de la barque capturée par elles, qu'elles laissent au hardi capitaine, et gagnent le large, emportant « les » pauvres marchands mis à la chaîne ». Avec un vaisseau, Du Quesne les aurait délivrés ; mais avec un pauvre petit flibot ! Nous retrouvons ici le corsaire de 1626. Après ce coup d'une heureuse témérité, Du Quesne remplit sa mission et revint à son vaisseau. On peut croire qu'il fut bien reçu de M. de Sourdis et de l'équipage du *Maquedo*.

XVI.

L'armée navale du Levant fut mise sous le commandement de M. de Cangé, quand Richelieu la retira au pauvre Archevêque de Bordeaux. De cette armée, une escadre détachée sous les ordres de Du Quesne surveillait les ports et les côtes de Catalogne; sous voile tant que le temps le permettait, à l'ancre dans quelque baie ou à l'abri de quelque cap, lorsque le vent trop violent rendait toute navigation impossible pour des vaisseaux devant agir ensemble. Avec l'escadre de Du Quesne, ayant la même mission qu'elle, mais cependant indépendante tant qu'un ordre du Vice-Roi de Catalogne ne les réunissait sous un seul chef, était une escadre de galères que menait M. de Baumes. La date de la commission de Du Quesne était antérieure à celle de la commission de M. de Baumes, et le commandant des vaisseaux prétendait à cause de cela que les galères ne devaient pas bouger sans sa permission. M. de Baumes se plaignit, en même temps que Du Quesne. Leur juge était M. le Maréchal Urbain de Maillé, duc de Brézé, lieutenant de l'armée de Sa Majésté en Roussillon et Vice-Roi de Catalogne [1]. Voici les lettres de Du Quesne et de M. de Baumes, que M. le duc de Maillé voulut bien tirer du trésor des archives de sa maison et nous communiquer le 11 janvier 1853 ; nous corrigeons les orthographes :

« Monseigneur, je suis obligé de me plaindre à Votre Excellence du procédé de nos galères, lesquelles se mettant, hier au soir, en état de sortir, j'envoyai prier M. de Baumes *de ne pas sortir sans ordre*, et que cela embarrasseroit nos chaloupes de garde qui étoient dehors ; néanmoins il ne laissa de passer et sortir, quoique je leur fis tirer un coup de canon. Cela n'est pas suivre les ordres du Roi et de Son Éminence [2], qui est que

[1] Le marquis de Brézé prononça le serment de Maréchal de France le 29 octobre 1632 ; ses lettres portent , « Par la mort de feu M. d'Effiat ». Il a en même temps le gouvernement de Calais. » (Lettre de M. François Servien à M. Abel Servien, secrétaire d'État; de Paris, 9 novembre 1632. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 20, p. 177.) Le 12 octobre 1634, le Roi donna à M. Urbain de Maillé-Brézé la charge de son Lieutenant général et représentant en l'armée d'Allemagne. (Arch. citées, vol. 21, p. 74.) Le Maréchal mourut, selon le P. Anselme, le 13 février 1650, à l'âge de cinquante-trois ans.

[2] Allusion au règlement du 12 janvier 1640 relatif au commandement des vaisseaux et galères, quand ces navires, de familles différentes, se trouvaient réunis dans un même corps d'armée. Le 31 mars 1677, étant au camp devant Cambrai, le Roi, pour mettre fin aux « différentes contestations arrivées », et qui arrivaient toujours,

lorsque les vaisseaux et les galères se rencontreront sans un chef général, le plus ancien capitaine suivant la date de sa commission commande. J'ai fait voir à Votre Excellence lesdits ordres, je les ai aussi montrés à M. de Baumes, lequel véritablement en demeura bien d'accord; toutefois, il n'a laissé de sortir du port avec ses galères, la nuit, sans s'être informé même, depuis qu'il est ici, de l'ordre » (du mot d'ordre), « qui est un commencement de mauvaise intelligence. Je supplie très-humblement Votre Excellence d'ordonner que toutes les choses se fassent ponctuellement selon la justice, afin que le Roi et Votre Excellence en soient mieux servis. Sur le point que nos galères sortaient, j'eus avis, par une de nos chaloupes de garde, que quatre galères des ennemis étoient sorties de Collioure, ce qui m'obligea à tirer deux coups de canon » (Du Quesne avait le canon facile!) « à balles sur nos galères, outre le premier que je leur avois tiré sans balle, pour les avertir de ne passer ainsi. Tout cela ne les put arrêter, ce qui a été cause que je n'ai pu leur donner cet avis, qui peut-être eût servi à quelque chose, quoique j'aye envoyé une chaloupe après elles qui ne les a pu joindre à cause du grand vent qu'il a fait et fait encore, qui les a empeschées de regagner le cap de Quiers. Je crois qu'ils sont aux Mèdes. Ils ont pris une barque qui alloit à Rôse » (Rosas); « je ne sais encor de quoy elle est chargée. Si le vent nous » (le) « permet, je sortirai avec les vaisseaux ce jourd'huy, pour, suivant les ordres de Votre Excellence, demeurer autour de Rose et nuire aux ennemis en tout ce que nous pourrons. Je ne doute point que Messieurs des galères ne changent quand ils sauront que Vostre Excellence est aduertie de la façon qu'ils ont traité avec nous; de mon côté, je surmonterai toutes les difficultés qui se pourront présenter quand il y va du service. Je suis, Monseigneur, de Vostre Excellence le très humble, très affectionné et très obéissant serviteur,

Au bord du *Macquaydes*, devant le cap de Quiers, le 17e février 1642. » Du Quesne

Cette lettre, d'une écriture assez fine et bien formée, était pliée sous

« entre les officiers généraux et capitaines de ses vaisseaux et galères », fit un nouveau règlement décidant : 1° qu'en cas de rencontre à la mer, dans les rades ou dans les ports, les vaisseaux et les galères demeureraient entièrement séparés, les commandants de chacun des deux corps continuant à donner l'ordre, comme ils le faisaient auparavant. 2° Au cas qu'il se trouvât des occasions telles qu'il fût nécessaire de joindre les vaisseaux et les galères pour quelque entreprise de concert, les Vice-Amiraux et Lieutenants généraux des vaisseaux commanderaient en toutes rencontres les Lieutenants généraux des galères, bien que la commission de ces derniers fût plus ancienne. Tous les Chefs d'escadre des vaisseaux commanderaient aux Chefs d'escadre des galères leurs anciens, et obéiraient aux Lieutenants généraux des galères. Tous les capitaines de vaisseaux commanderaient aux capitaines de galères leurs anciens, et obéiraient aux Chefs d'escadre des galères. La même chose serait observée à l'égard des officiers subalternes des vaisseaux et des galères. (Arch. Nat., Section historique. Carton K. 1480.)

des lacs de soie jaune qui gardent encore deux cachets de cire rouge. Sur chacun de ces cachets se voit un *chêne*, armes parlantes du capitaine (*quesne*, chêne, en patois normand et picard), différentes de celles de son sceau, que nous avons dit être *d'argent au lion de sable, armé et lampassé de gueules*. Voyons l'épître du commandant des galères :

« Monseigneur, ayant un peu plus de loisir que je ne croyois, je prends la liberté d'ajouter encore un mot à ma première lettre » (Nous n'avons pas cette lettre) « et de faire sçavoir à Vostre Excellence qu'après avoir recherché moi-mesme tous les prétextes que le sieur du Quayne (*sic*) pourroit employer pour deffendre sa mauvaise action, je ne vois pas qu'il puisse avoir recours à autre chose qu'à un ordre du Roy qu'il explique fort mal ou qu'il fait semblant de ne pas entendre, par lequel il est porté que, lorsque les galères et vaisseaux seront obligés de se *joindre pour quelque occasion*, ce seroit le capitaine de vaisseau ou de galère dont la commission sera plus ancienne qui commandera ; mais Sa Majesté n'entend pas que, lorsque les vaisseaux ou galères n'ont à naviguer ni à combattre ensemble, les escadres dépendent l'une de l'autre; autrement il arriveroit mille désordres et mille confusions par la grande différence qu'il y a en la conduite de ces deux corps, dont chacun dans sa fonction a peine de bien entendre ce qui est nécessaire pour s'en aquiter comme il faut; et il faudroit, par cette raison, que le sieur du Quayne prît soin de la subsistance des galères, et qu'il eût le pouvoir de changer tous les ordres et toute leur discipline, ce qui est éloigné de toute apparence et *ne peut tomber que dans l'esprit d'un homme qui s'est imaginé aisément d'être devenu général d'armée;* outre que j'ai remarqué à Votre Excellence par ma première lettre qu'avant que faire partir les galères je lui envoyai la lettre du sieur de Vitré et lui fis sçavoir la résolution que je prenois, lui demandant quelle étoit la sienne, avec offre de le suivre, au cas qu'il voulût entreprendre quelque chose; mais, ayant appris par le gentilhomme que je lui auois enuoyé qu'il n'auoit rien répondu là-dessus, et *qu'il étoit mieux en état d'agir dans un cabaret que dans une armée,* je fis serper » (lever l'ancre) « par le conseil de tous nos officiers, qui furent bien étonnés et bien animés tout ensemble de se voir assassinés à coups de canon dans le port, ne sachant à quoi imputer cette insolence. Je vous supplie donc très-humblement, Monseigneur, d'appuyer de vostre autorité un intérêt si juste que le mien, et de faire sçauoir audit sieur du Quayne que, s'il n'a point de respect pour celuy qui commande l'escadre » (des galères), « il en devroit avoir du moins pour les galères du Roi et » (celle) « de Son Éminence, qui a reçu plus particulièrement l'injure qu'une autre » (allusion à ce que M. de Baumes montait la *Cardinale,* galère qui appartenait au Cardinal-duc). « C'est ce que j'attends de vostre bonté avec le mesme respect que je souhaitte l'honneur de vos commandements, de qui veut dépendre

toute sa vie, Monseigneur, vostre très humble et très obéissant serviteur, Baumes. — Aux Mèdes, ce 17e febvrier 1642. »

Ces deux lettres sont curieuses ; les plaintes qu'elles contiennent ont leur fondement ; elles témoignent d'ailleurs de l'antagonisme entre le corps des galères et celui des vaisseaux, antagonisme déjà ancien et que ne fit point cesser le règlement dont arguënt, chacun de leur côté, Abraham Du Quesne et M. de Baumes. Jusqu'au jour où un seul corps d'officiers commandera les vaisseaux ronds et les navires à rames, ou pour mieux dire jusqu'au jour où les galères seront abandonnées tout à fait, la jalousie existera entre ces deux corps de la flotte.

Quand un ordre exprès du Roi ne plaçait pas les galères sous le commandement du commandant de la flotte ou de l'escadre des vaisseaux, toujours s'élevaient quelques difficultés dans l'interprétation des instructions données pour une action qui devait être commune. Ici, il est bien évident que si Richelieu avait voulu que, dans les mêmes eaux, une escadre de vaisseaux se trouvât en même temps qu'une escadre de galères, un officier général n'étant ni sur les galères ni sur les vaisseaux, le plus ancien des capitaines devait commander sur la rade, et aussi lorsque les deux corps appareilleraient pour agir ensemble. Tant que M. de Baumes était mouillé non loin de Du Quesne, il devait recevoir le mot d'ordre de celui-ci, dont la commission de capitaine remontait à l'année 1626, quand celle de M. A. de Baumes était fort postérieure ; cela ne souffre pas de discussion. Il ne peut y avoir deux mots d'ordre, et le plus nouveau capitaine doit recevoir le mot que lui envoie son ancien. En cela, Du Quesne a raison, mais il ne dit pas qu'une commission particulière a placé M. de Baumes sous ses ordres pour la campagne ; tout au plus devront-ils, alors, s'entendre pour combiner quelque entreprise ; et cela se fera de gré à gré, pour l'honneur du pavillon et le bien du service.

Qu'arrive-t-il cependant? M. de Baumes reçoit d'un M. de Vitré (nous connaissons peu ce personnage qui commandait sur un des points de la côte de Catalogne) un avis qui l'engage à lever l'ancre et à partir tout de suite. Il communique cet avis à Du Quesne, lui demandant s'il lui convient de sortir et lui offrant de le suivre si les vaisseaux mettent dehors. Par là, il reconnaît que s'ils naviguent ensemble, s'ils poursuivent un but commun, le combat contre un ennemi qu'on leur signale, les galères obéiront au commandement

des vaisseaux, doyen du chef de l'escadre des galères. Du Quesne ne répond pas, étant soi-disant dans un état qui ne lui laisse pas le jugement libre — nous allons revenir sur cette déclaration du gentilhomme envoyé par M. de Baumes, capitaine du *Maquedo*. — Que fait alors M. de Baumes? Il appareille, malgré un coup de canon en blanc qui l'avertit de ne pas le faire; il sort, et Du Quesne appuie sa défense de deux nouveaux coups de canon, à balles cette fois. Le fait est brutal, et Du Quesne s'exagère son droit. Pour une cause ou pour une autre, il ne veut pas quitter la rade du cap de Quiers ; M. de Baumes usant de son indépendance la quitte, et on le canonne. Celui-ci a raison de se plaindre, et nous ne saurions le blâmer de dire à M. le Maréchal de Brezé que Du Quesne « s'est « imaginé aisément d'être devenu général d'armée ». Certes, il a confiance en lui, mais le commandement qu'on lui a donné l'a rendu peut-être trop fier. Il est jeune et il a le caractère difficile, deux raisons qui le portent à s'exagérer un peu sa valeur et son importance. Était-il, comme l'a rapporté à M. de Baumes ce gentilhomme qui l'a vu, « mieux en état d'agir dans un cabaret que dans « une armée » ? Peut-être que, mécontent, le gentilhomme aura un peu chargé le portrait. Peut-être aussi le Normand, buveur de cidre, ne se sera pas assez défié à son dîner des vins de Provence ou de Languedoc. C'est la première fois que l'accusation d'ivrognerie est portée contre Du Quesne, et c'est la seule à notre connaissance. Il ne faut pas plus prendre Du Quesne pour un ivrogne qu'il ne faut croire un ivrogne fieffé le marquis de Langeron, lieutenant général des armées navales, parce qu'à Versailles, M. de Combes, capitaine de vaisseau, vit dans l'antichambre du ministre, M. Jérôme de Pont-Chartrain, cet officier général « *ayant un peu plus bu de vin que de raison.* » (Lettre du 15 nov. 1707, Toulon. Arch. de la Mar.)

Nous n'avons pu connaître les lettres écrites par le maréchal de Brezé à MM. de Baumes et Abraham Du Quesne; mais il est probable que le Vice-Roi recommanda au chef des galères de bien vivre avec Du Quesne et à celui-ci de ménager ses boulets et de les garder pour les Espagnols. L'indépendance des escadres des vaisseaux et des galères nous est attestée par une *Relation* de ce qui s'est passé au voyage de Mgr le marquis de Brezé, général des armées navales du Roy en 1642. (Manuscrit appartenant aux arch. de la Mar.) Ce journal de bord, ouvrage d'un officier de la flotte du Ponant, après avoir dit que M. de Brezé sortit de Brest, le

22 avril 1642, passa le détroit de Gibraltar, le 8 juin, doubla le cap de Gate, le 10, et le 16 étant entre l'île « nommée Evisse » (Ibiza) « et le cap Martin », vit « sept galères recogneues pour françoises. Le Sr de Baumes qui les commandait envoya à M. le marquis, son lieutenant, qui lui apprit le combat de M. de Cangé contre sept Dunkerquois. « Ceux-ci s'étaient réfugiés dans Desuia » (Déva), port de très-difficile entrée, où l'on ne se hasarda point à les aller brûler. L'auteur de la relation ajoute :

« Le mesme jour (16 juin 42), on vit paroistre l'escadre de Toulon, commandée par le sieur Du Quesne. Ils vinrent droit sur nous. La nuit, nous les perdîmes, si bien que le lendemain nous ne sçûmes ce qu'ils étoient devenus. »

La relation ne parle plus de cette escadre ; elle se fondit certainement dans l'armée navale aux ordres de M. de Cangé, qui, le 29 juin, rejoignit le marquis avec toute l'escadre de Provence et les galères de M. de Baumes. Le 8 mai, on mouilla devant Barcelone. Le 15, le bailli de Forbin, avec vingt galères, rallia la flotte de M. de Brezé ; le 24, à Tarragone, où elle s'était rendue sur un faux avis, il fut décidé qu'on irait à Vinaroz, où se trouvait le marquis Lleganès. Là étaient deux gros galions qu'alla reconnaître le commandeur des Gouttes, suivi de trois vaisseaux légers. Il les canonna, et envoya ensuite pour les garder pendant la nuit MM. de La Rochallard, de La Lande et des Forgettes, à qui se joignirent MM. de Vincheguerre, de Ternes, de Baumes, le commandeur de Chastellux, le comte du Daugnon, le marquis d'Ornano et M. du Plessis-Brossardière avec leurs galères. Les deux galères furent brûlées, le 30 juin, et le 1er juillet on livra deux combats à l'Armada. La lutte fut ardente de part et d'autre, et les avantages furent partagés. Les Espagnols perdirent un galion, les Français perdirent un grand navire, et, ce qui fut triste pour l'armée navale, M. de Cangé, blessé au bras d'une mousquetade, se laissa couler avec son vaisseau qui s'abîma dans la mer, le feu consumant ses hauts quand sa cale se remplissait.

Dreux du Radier, dans son *Europe illustre,* dit d'Abraham Du Quesne qu'il fut blessé dangereusement, le 10 juin 1641, et devant Barcelone en 1642; Jean-François-Louis d'Hozier, dans ses *Marques glorieuses des militaires français* (Ms. L. 2741, Bibl. Nat.), dit d'Abraham : « Il fut grièvement blessé en 1641 devant Tarragone, » en 1642 devant Barcelone. » Nous ne savons qui, de du Radier

ou de J. F. L. d'Hozier, copia l'autre ; nous ignorons où puisa ses renseignements le premier qui parle des blessures de 1641 et 1642 ; mais les documents que nous avons sous les yeux, les Relations de la *Gazette,* les lettres nombreuses que nous avons pu nous procurer, sont muettes à ce chapitre. Nous ne voulons pas dire que du Radier ou d'Hozier fussent mal informés ; mais nous ne sommes pas en mesure de confirmer leur assertion.

En mai 1642, quand, avec son escadre, Du Quesne courait le long des côtes de Catalogne, arrêtant les navires suspects, il reçut ordre de M. le Maréchal de Brézé de courir sus à une barque d'un certain François Clément, habitant de Pineda, qui portait, croyait-on, des munitions et des marchandises de guerre aux Espagnols. Il chercha la barque, la trouva vers le cap de Quiers et la prit. Clément se plaignit au Cardinal de Richelieu, qui était à Perpignan avec le Roi, et, le 1er juin, Louis XIII écrivit au capteur de rendre au plaignant sa barque et tout ce qu'elle contenait avant sa prise, François Clément ayant justifié qu'il portait des marchandises et des munitions aux galères de France. Du Quesne, qui n'avait rendu qu'une partie de ces choses, dut plus tard restituer le reste. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 69, p. 352.)

M. de Cabris, capitaine de galère, étant mort, et le commandement de son navire étant vacant, le Roi le donna à M. de la Pillière. Est-ce un lieutenant de galère, un officier du corps des vaisseaux qui entrait dans le service des galères ? Point. C'était un gentilhomme qui venait de quitter la compagnie des chevau-légers de M. du Pont de Courlay ; car M. du Pont de Courlay avait ses chevau-légers, comme le Cardinal duc de Richelieu avait ses mousquetaires. Louis XIII ne donnait pas à titre purement gratuit la capitainerie du bâtiment à rames, qui allait prendre, suivant un usage assez respecté, le nom de son commandant ; M. de la Pillière devait donner « quinze » mille liures, par forme de récompense, aux héritiers du feu sieur » de Cabris, en considération des dépenses qu'il avoit nouvellement » faites pour équiper ladite galère et la mettre en état de seruir. »

Il semble qu'après cela M. de la Pillière devait devenir propriétaire de son navire ; il n'en fut cependant pas ainsi. M. de la Pillière « ni ses héritiers ne » pouvaient « prétendre aucune récom- » pense de ladite charge de capitaine à l'avenir, soit qu'elle » vînt à « vaquer par sa démission ou par quelque autre manière. » Ainsi M. de la Pillière monterait une galère qui n'était sienne que par son

nom et par les prises qu'il ferait sur l'ennemi. Bien des charges étaient données à des conditions semblables ; les moins favorisés les acquéraient à ce prix ; ceux que l'on comblait devenaient propriétaires véritables, et leurs héritiers jouissaient de leurs choses avec tous les droits attachés à la propriété. (Le brevet du nouveau capitaine est aux Vieilles Archives de la Guerre, vol. 71, p. 197 ; les lettres adressées par le Roi au Cardinal, qui avait le Généralat des galères, et au bailli de Forbin, son lieutenant, sont au volume 69, p. 477.)

Après la campagne, qui, si elle n'avança pas beaucoup les affaires de la France, ne fut pas du moins sans gloire pour l'armée navale, M. de Brézé revint à Toulon. Il débarqua le 27 octobre, et, sur l'ordre de Son Éminence, partit le 3 novembre « pour aller en » Cour ». Il arriva à temps pour assister aux dernières luttes de son oncle contre la douleur et la mort, et pour recevoir de lui, comme une part de son héritage, une des grandes charges que quittait l'Éminent Cardinal.

« M. le Cardinal de Richelieu, premier ministre d'Estat, mourut le 4 décembre 1642, en son palais cardinal, rue Saint-Honoré, d'un abcès, après avoir reçu les sacrements la pénultième nuit de devant sa mort, entre midi et une heure. » (Arch. de la ville de Paris ; Reg. de Christophe Petit, habitué de la paroisse Saint-Paul.) — « Jeudj 15e januier 1643, seruice complet, assistance générale » (du clergé de la paroisse) « pour feu l'Éminentissime duc de Richelieu, viuant Cardinal, Grand ministre d'Estat, décédé en son palais, rue Saint-Honoré, et son corps porté en la chapelle de Sorbonne, à Paris. 60 liures. » (Arch. de la ville, Reg. de Saint-Eustache.)

Le 5 décembre 1642, le Roi, cédant au désir du Cardinal, donna à M. Armand de Maillé, duc de Fronsac et de Brézé, la Grande Maîtrise et Intendance générale de la Navigation et du commerce. Le 7 janvier 1643, le nouveau Grand Maître prêta serment entre les mains du Roi pour sa charge et le gouvernement de « Brouage, isles » de Ré et Oléron, la Rochelle et pays d'Aulnys. » (*Gazette de France.*) Le titulaire de si beaux emplois avait vingt-trois ans. Richelieu ayant voulu pourvoir son petit-neveu, Armand Jean II de Vignerot du Plessis, duc de Richelieu, fils de François II de Vignerot du Pont de Courlay, d'une charge qu'il ne voulait pas rendre à celui-ci, qui la lui avait résignée, bien malgré lui assurément, et pourtant en gardait le titre, lui donna, le 12 décembre 1642, la charge de « Général des galères et de Lieutenant général ès mers » du Leuant » ; et, par brevet du 14, la capitainerie des « galères

» *Ducale, Richelieu, Cardinale* et *Fronsac,* dont le Cardinal était capitaine, et sur lesquelles il s'était fait représenter par des capitaines-lieutenants. (Vieilles Archives de la Guerre, pages 200 et 201.)

Le nouveau duc de Richelieu — il avait seize ans — garda les galères jusqu'au 12 juillet 1661, qu'il les céda au marquis François de Créquy. Il mourut à Paris, le 10 mai 1715, âgé de quatre-vingt-six ans, étant né en 1629. Il avait été baptisé le 20 octobre 1631, dans la chapelle du petit Luxembourg, alors palais du Cardinal-duc. François II Vignerot, son père, était mort le 26 janvier 1646, n'ayant que trente-sept ans.

La fin du Cardinal, bien qu'attendue, car Du Quesne, comme la France entière, savait que depuis longtemps la santé du Ministre était fort ébranlée, dut être douloureuse pour notre Dieppois. Du Quesne perdait un protecteur dont la bonté l'avait suivi depuis seize ans. Qu'allait être pour lui le nouveau Grand Maître de la navigation? Il venait de faire campagne sous ses yeux et il en était connu; cela pouvait le rassurer un peu. Mais M. de Brézé avait ses créatures, et l'officier, qui avait de bons services, n'avait qu'un nom modeste; sa famille était sans appui, et lui-même devait être un soutien pour ses frères; il y avait là de quoi inquiéter un homme qui n'aurait pas eu quelque confiance en lui, de la résolution et autant de finesse que de volonté. Il sentait bien qu'il y avait en lui-même un obstacle à sa fortune, son caractère, dont tout le monde ne supporterait pas les fantaisies, et qui lui rendrait hostiles des gens importants; mais il comptait, pour se faire pardonner ce défaut, sur ses qualités, dont il faisait grand cas, et à bon droit, il faut le dire.

Sans qu'il s'en doutât, un événement était tout récemment arrivé qui devait avoir une certaine influence sur sa vie. Un grand homme venait de naître. Le lundi 24 novembre 1642, le vicaire de la paroisse de Saint-Sauveur de Paris avait inscrit sur son registre l'acte suivant :

« A esté baptisé Anne Hilarion » (on sait que les biographes l'ont fait naître à Tourville) « fils de messire César de Costantin (*sic*), cheualier, seigneur baron de Touruille, premier gentilhomme de la chambre de Monsieur le duc d'Anguin (*sic*) et de dame Lucie de la Rochefoucault, sa femme; le parrain, messire Anne Chatignié de la Rochepesé, abbé des abbaies de la Gartie, Beaufort, Aimery et autres, demeurant de présent en la paroisse

Saint-Benoist; la marraine, damoiselle Renée de Péricart, niepce de M. de Touruille, fille de defunct M. Péricart[1]. »

XVII.

La mort du Cardinal de Richelieu décida le Bailli de Forbin à se retirer du service des galères, quelque importance qu'il pût acquérir sous un général enfant, qui ne savait rien du métier. Mais aurait-il cette importance? Quelles influences subirait M. de Richelieu, et qui assurait au Bailli qu'en toutes circonstances il trouverait facile à ses conseils celui dont il était le lieutenant? Du reste, M. de Forbin était déjà d'un âge où le repos devient une nécessité, où l'ambition le cède à la raison. Il sollicita donc la permission de se retirer. Le Roi, par une lettre du 25 mars 1643, lui répondit :

« Encore que je fusse bien aise que vous eussiez pu me continuer vos services, néantmoins, ne désirant pas vous apporter de contrainte, je trouve bon que vous remettiez le commandement de mes galères, en l'absence de mon cousin le duc de Richelieu, Général d'icelles, au sieur de Vincheguerre, chevalier de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, comme le plus ancien des capitaines de mes galères. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 73, p. 617.)

Avant de se décider à la retraite, le bailli de Forbin avait dû exécuter un ordre qu'avait donné le Cardinal mourant, mais qu'on n'avait pas transmis, au milieu du trouble causé par la disparition du premier Ministre. Les Espagnols avaient pris, au siége de Tortone, quelques officiers français, et les avaient fait attacher aux bancs de leurs galères. Ce procédé discourtois avait offensé le Cardinal, qui voulut qu'on en usât de même à l'égard des prisonniers espagnols. L'ordre envoyé au Bailli de Forbin portait qu'au reçu de la lettre du Roi, datée de Saint-Germain en Laye, le 31e janvier 1643, il eût « à faire mettre vingt des prisonniers de guerre espa-
» gnols, y compris deux officiers, dans les galères de Sa Majesté, les
» faisant raser et leur donnant la chaîne ainsi qu'aux autres forçats,
» et leur faisant sçavoir qu'on » était « marry d'être obligé d'user de
» cette représaille sur leurs personnes, pour arrêter le cours de
» l'insolente barbarie de leurs chefs ». (Vol. 73, p. 164.)

La composition des deux flottes du Ponant et du Levant, que devait commander réunies en un seul corps d'armée M. le duc de

[1] Voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, article Tourville.

Brézé, animé du désir de se signaler et de se montrer digne de l'honneur insigne que lui avait fait son oncle en le désignant pour son successeur dans la Grande Maîtrise de la navigation, la composition des deux flottés, disons-nous, avait été arrêtée au commencement de l'hiver de 1642, selon l'usage. Dans celle du Levant, Du Quesne conservait le *Maquedo*. Un officier qui avait commandé le *Petit Saint-Jean* en 1638, le *Turc* en 1639, 1640 et 1641, était appelé à conduire l'*Amiral de Biscaye,* gros navire sur lequel M. de Sourdis avait mis son pavillon dans la campagne fatale de 1641. Cet officier, qui jusqu'alors a figuré, dans la liste conservée aux Affaires étrangères, sous le nom de Brocq, paraît, sur celle de 1643, sous celui de Cinq-Mars. Ce n'était point un parent de Henri Coiffier-Ruzé, marquis de Cinq-Mars, qui, le 12 septembre 1642, avait tendu son col au couperet du bourreau de Lyon[1], c'était un gentilhomme d'une maison de Touraine, qui, le 3 mai 1624, avait été admis dans l'ordre de Malte. François de Brocq-Cinq-Mars (d'où lui venait ce dernier nom? c'est ce que nous n'avons pu apprendre[2]) servait Louis XIII avec la permission du Grand Maître de Malte. Son congé étant expiré à la fin de l'année 1642, le Roi écrivait au Grand Maître, le 4 février 1643, « qu'ayant une satisfaction particulière des seruices que » le chevalier lui avait « rendus, *tant en ses armées de terre qu'en celles de » mer,* en toutes occasions où » il l'avait « employé, et qu'il » continuait « journellement, en qualité de *capitaine d'infanterie et d'un de » ses grands vaisseaux,* en sorte que ses charges ne » pourraient « estre remplies d'une personne qui s'en » acquittât « mieux que lui, » Sa Majesté priait son » cousin « le Grand Maître de prolonger le » congé du chevalier pendant deux ans ». (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 73, p. 198.)

On aura remarqué cette double qualité qu'avait M. de Cinq-Mars de capitaine d'un des grands vaisseaux de guerre et de capitaine d'infanterie. Il en allait quelquefois ainsi à cette époque, et l'on voyait des choses plus singulières que celles-là. Nous ne résistons pas au plaisir de citer un exemple de ces anomalies, alors assez

[1] Ce ne fut point avec l'épée que fut décapité « Monsieur le Grand », mais avec un couperet. (Voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire,* article Exécuteurs, p. 556.)

[2] Cinq-Mars, de la maison de Rusé, portait « de gueules au chevron ondé d'argent et d'azur de six pièces, accompagnées de trois lionceaux ». (Le P. Anselme, *Les Grands Écuyers.*) Les armes de Brocq-Cinq-Mars étaient fort différentes : « De sable à six fusées d'argent mises en bande. » (Vertot, *Histoire de Malte.*)

communes, que nous ont fait connaître nos recherches sur les officiers de l'armée navale. Nous avons trouvé dans les registres de la paroisse Saint-Severin de Paris, aux dates des 9 décembre 1643 et 15 juillet 1645, les actes de baptême de deux enfants de « noble » homme François Berruyer, sieur de Chasteaubosset, *capitaine de* » *la marine et procureur en la chambre des comptes* ». Procureur et capitaine de navire! Pourquoi pas, dans un temps où Cardinaux et Prélats étaient à la tête des armées?

Dans les premiers mois de l'année 1643, pendant qu'Abraham Du Quesne était en Provence, attendant que la flotte mise sous le commandement du chevalier Garnier sortît de Toulon pour se joindre à celle du Ponant, que devait commander M. le marquis de Brézé, Étienne Du Quesne, frère d'Abraham, se préparait à faire un voyage aux Antilles, non point pour le service du Roi, mais comme capitaine d'un navire armé pour le commerce. Dans l'*Histoire générale des Antilles habitées par les François* (Paris, in-4°, 1667, p. 224), le R. P. du Tertre s'exprime ainsi : « Nous nous embarquâmes » (à Dieppe) « pour la Guadeloupe au mois d'avril de l'année 1643, dans » le navire du capitaine Flamand, et ayant fait voile en la compa- » gnie du capitaine Du Quesne, nous abordâmes à l'isle de Madère » sur la fin du mesme mois, et nous arrivâmes à la Guadeloupe le » 23 mai. » Le capitaine Du Quesne dont il est ici question ne peut être autre qu'Étienne, parce que Jacob, le plus jeune des trois frères, comme nous l'avons dit, ne quittait pas Abraham, dont il était le lieutenant sur le *Maquedo,* après l'avoir été sur le *Saint-Jean* et le *Neptune*. Nous apercevons rarement Étienne, mais quand nous l'entrevoyons nous ne voulons pas négliger l'occasion de le montrer au lecteur. C'est un personnage de troisième plan ; mais Abraham lui donne une certaine importance. Il est d'ailleurs le chef d'une branche Du Quesne qui se conquit un rang distingué dans l'histoire de la marine, et fût-ce à ce titre seulement, nous ne devions pas le laisser tout à fait dans l'ombre.

De quelles forces allait disposer M. de Brézé pour appuyer dans la Méditerranée la politique de Richelieu, dont le Cardinal Mazarin, élève du grand homme d'État, homme d'État habile et fort lui-même, se portait comme le continuateur, avec l'assentiment de la Reine, qu'il avait conquise [1], et celui des princes du sang, qu'il avait su se

[1] Nous ne voulons pas faire allusion à l'amour prétendu du Cardinal pour Anne d'Autriche et au retour dont le payait la Reine; sur ce point de l'histoire intime de



ménager adroitement, et par des procédés aussi courtois que modestes? C'est ce qu'une lettre de M. Armand de Brézé au Maréchal, son père, va nous faire connaître d'une manière précise. Le Maréchal Urbain de Maillé-Brézé avait été malade; il était allé aux eaux pour se rétablir; il avait écrit à son fils de son indisposition et de l'effet médiocre de ses bains; celui-ci, qui était à Toulon en juillet, lui répondait :

« A bord de l'Amiral, à la grande rade de Toulon, 19 juillet 1643. Monsieur, j'ai reçu deux de vos lettres en même temps, qui m'ont appris vostre indisposition, et aussi comme vous n'avez pas reçu des bains le soulagement que j'espérois; car je croyois que le voyage que vous alliez faire contribueroit absolument à l'entier recouvrement de votre santé, ce qui ne me donneroit pas une petite joye; mais, comme je vois qu'il a réussi au contraire » (à faire le contraire), « et que, au lieu de vous apporter quelque soulagement, j'apprends qu'il a réveillé votre fluxion, cela me met

la veuve de Louis XIII et de Jules Mazarin, il ne nous semble pas que des preuves bien certaines aient été fournies par les contemporains. Que Mazarin se soit empressé de plaire à la Régente, dont il avait besoin pour faire son œuvre; que la Reine ait accueilli avec bienveillance les obséquiosités italiennes de son ministre, rien de plus probable et, disons-le, rien de plus naturel peut-être dans la situation où étaient la mère de l'enfant royal et l'homme qui avait à faire une tâche aussi difficile qu'elle était grande. Mais que les choses soient allées entre ces deux personnages jusqu'à l'amour, jusqu'au mariage, c'est ce dont il nous semble qu'on peut douter. Quant à nous, nous laissons à Madame Élisabeth-Charlotte, Duchesse d'Orléans, la responsabilité de ces paroles, à propos de madame de Beauvais :

« La vieille Beauvais, première femme de chambre de la Reine mère, *avoit le* » *secret de son mariage;* cela obligeoit la Reine de passer par tout ce que vouloit sa » confidente... Cette Reine..., non contente d'aimer le Cardinal, *avoit fini par l'épouser;* » il n'étoit pas prêtre et n'avoit pas les ordres qui pussent l'empêcher de contracter » mariage... C'étoit l'usage du temps de contracter des mariages clandestins... Quant » au mariage de la Reine mère, on en connoît maintenant toutes les circonstances. Le » chemin par lequel il se rendoit chaque nuit chez elle se voit encore au Palais-» Royal... » (*Mémoires* sur la cour de Louis XIV, extraits de la correspondance de la duchesse d'Orléans; 1824, p. 319.)

Une observation sur une phrase de cet extrait : « Il n'étoit pas prêtre et n'avoit pas » les ordres qui pussent l'empêcher de contracter mariage, » dit la Duchesse. Il est vrai qu'un cardinal qui n'avait pas les ordres pouvait se marier; mais il devait quitter la pourpre et prendre l'habit laïque. Si clandestin qu'eût été le mariage du Cardinal, il avait eu quelques témoins; le prêtre qui avait béni l'union ne devait pas être la seule personne dans le secret. Quand de tous côtés se dressèrent des ennemis autour de Mazarin, comment aucun d'eux ne découvrit-il le mystère pour déconsidérer la Reine? Comment le coadjuteur de Retz, à qui le premier ministre faisait attendre le chapeau, ne décoiffa-t-il pas lui-même le prince de l'Église qui abdiquait son titre? Tant de gens qui avaient intérêt à tout savoir de ce qui se passait au Palais-Royal, même la nuit, n'ont rien su du mariage! Il est bien difficile de le croire, et cependant la Palatine était en position d'apprendre bien des choses d'un passé assez près d'elle.

dans de très-grandes inquiétudes, qui augmentent encore journellement par l'appréhension que j'ai que l'excès de vos bontés ne vous obligent à vouloir précipiter et avancer votre voyage de Paris avant l'entier affermissement de votre santé ; ce qui me fait prendre la liberté de vous supplier très-humblement et avec tout le respect que je vous dois, de vouloir un peu vous conseruer, puisque c'est de là seulement que dépend toute ma joie, toute ma satisfaction et tout l'entier repos de mon esprit; car je vous puis protester avec vérité que, après cela, je n'ai rien au monde de cher, et vous assurer aussi qu'il n'y a pas d'accident, pour fâcheux qu'il puisse être, qui me touche ni qui diminue en rien les sentiments que doit avoir une personne qui a l'âme au-dessus et a l'expérience de toutes les byzarreries de la fortune.

« Il ne me reste plus présentement qu'à vous rendre compte de l'état de l'armée navale, dont je me trouvai fort chargé à mon arrivée à Toulon, attendu qu'il y avoit quinze jours que les fonds avoient manqué, et que ceux qui avoient travaillé pendant tout ce temps à crédit avoient résolu d'abandonner les travaux, ce qui eût apporté un tel retardement et un tel préjudice au service du Roi que cela nous eût mis en état de ne pouvoir encore sortir d'un mois et demi. Les grandes extrémités où je me voyois réduit m'obligèrent de donner connoissance à la Cour de l'état où j'avois trouvé toutes choses; et cependant, afin de ne point perdre de temps, *je m'engageai avec* » (ainsi que) « *quelques-uns de mes amis,* afin que par un moyen nous puissions trouver quelque argent, pour mettre l'armée en état de sortir bientôt. Il est vrai que quelques avances que le trésorier a faites, avec ce que j'y ai contribué du mien, ont hâté nos affaires à tel point que je vous assure, Monsieur, que je mettrai à la voile le 20 ou le 23 de ce mois, et que je chercherai très-soigneusement les occasions de témoigner à Sa Majesté que je n'épargnerai rien de ce qu'on doit avoir de plus cher, pour faire réussir toutes choses à son contentement.

» Son armée navale est composée de vingt-deux bons navires de guerre, de deux pataches et de treize navires à feu, sans comprendre les sept vaisseaux qui doivent passer du Ponant en Levant.

» Il me semble, Monsieur, qu'après vous avoir informé de toutes choses dont j'ai quelque connoissance, qu'il ne me reste plus rien qu'à vous assurer que je continuerai toujours les vœux et les prières que je fais journellement pour votre prospérité et sûreté, en attendant que je sois assez heureux de vous pouvoir témoigner que jamais personne au monde ne fut avec tant de respect, de soumission et d'obéissance, votre très-humble et très-obligé fils et serviteur,

» ARMAND DE MAILLÉ DUC DE BRÉZÉ. »

(Communiqué très-obligeamment, le 11 janvier 1853, par M. le duc de Brézé.)

La flotte fut prête un peu plus tard que ne l'avait pensé son général; elle prit la mer au commencement d'août, et, le 9 de ce

mois, se trouvant à la hauteur de Barcelone, le fort de Mont-Jouy lui signala, sur les cinq heures du matin, des navires à l'ouest. Du haut du grand mât du Vaisseau Amiral, on reconnut qu'il y avait, à quinze ou vingt milles, cinq voiles. M. de Brézé, aussitôt qu'on avait aperçu le signal fait de la forteresse, avait envoyé M. Louis du Drenel, sieur de Bailliebault, chef d'escadre des galères jointes à ses vaisseaux, donner ordre aux navires à rames de venir joindre l'armée. Ils levèrent l'ancre et furent bientôt dans les eaux de l'Amiral. M. de Brézé fit un détachement de six vaisseaux et le donna à M. de Bailliebault, qui commanda alors cette escadre de bâtiments ronds, fortifiée de celle des galères. La mer était calme, le vent dormait; les vaisseaux à voiles étaient immobiles sans pouvoir sortir de cet état où ils se trouvaient pris comme des oiseaux dans la glu. M. Bailliebault ordonna que cinq galères prissent, comme il allait le faire lui-même, chacun un vaisseau à la remorque. Il s'avança alors rapidement, toute la chiourme de la *Bailliebault* faisant effort sur ses rames, vers le vaisseau du chevalier de La Ferté, se plaça devant lui, en reçut le grelin (cordage composé de trois cordages, composés eux-mêmes de trois cordons tordus ensemble, et ayant par conséquent neuf cordons), en reçut le grelin qui devait servir de remorque. Il se dirigea alors vers un des Espagnols, plaça le vaisseau qu'il avait amené tout près de l'ennemi, dénoua sa remorque, et, pendant que M. de La Ferté canonnait l'Espagnol d'un côté, il l'attaqua vigoureusement par derrière. La galère reçut des avaries dans sa mâture et sa voilure, mais ne se retira point, malgré le feu qui la blessait. Les galères *La Motte-Houdancourt, Ornano, Aiguebonne, Châtellux* et *Saint-Germain* (celle-ci montée par M. Louis Foucault de Saint-Germain, comte du Daugnon), qui, pendant ce premier engagement, avaient amené sur le champ de bataille les vaisseaux attachés à leur poupe, ayant quitté les remorques, se hâtaient de venir auprès de leur Capitane pour l'aider à réduire le navire espagnol, qui, au bout d'une heure, demanda à se rendre, mais à condition d'être bien traité. « On assura au capitaine qu'ils auroient » toute sorte de courtoisie », dit le rapport, que nous abrégeons. M. Bonnet, sous-lieutenant de la *Bailliebault,* accompagné d'un pilote et de quelques marins et soldats, amarina le vaisseau, sur lequel il trouva quatorze morts, une douzaine de blessés et soixante hommes valides. Le capitaine du vaisseau pris et deux capitaines d'infanterie vinrent à bord de la galère, où ils furent reçus comme

de braves gens malheureux. Un bâtiment chargé de vivres se rendit aux premiers coups de canon qu'on tira sur lui. MM. des Gouttes et Gabaret combattirent un troisième vaisseau, et les deux autres furent attaqués par les galères *Saint-Germain, Ornano*, *Châtellux* et *Baronne*, celle-ci commandée par le baron de La Garde (Escalin, petit-fils du Baron de La Garde, plus connu sous le nom du capitaine Paulin, un des vaillants hommes de mer du seizième siècle). Les vaisseaux de MM. de La Lande, Maran et de Saint-Martin, ne furent pas de la partie ; les galères qui les remorquaient les ayant abandonnés pour courir au combat, dont le dénoûment fut la capture des cinq navires, qui de Mayorque allaient à Rosas. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 463, p. 2.)

La journée du 9 août était favorable aux Français. Sans affamer Rosas, elle privait cette ville de vivres sur lesquels comptaient les Espagnols, et nous les donnait. Elle nous donnait aussi trois vaisseaux de guerre d'un assez grand tonnage et bien pourvus d'artillerie ; de plus, une patache armée — elle avait vaillamment combattu — et un gros navire de transport qui pouvait recevoir du canon. Pour notre matériel flottant, déjà vieux, qui s'appauvrissait chaque jour par la fatigue, et que les chantiers d'Indret ne renouvelaient pas vite, c'était une conquête intéressante. L'entrée en campagne était donc bonne, et la flotte avait préludé à de plus grands avantages par un succès honorable.

Les cinq navires conquis devant Barcelone, réparés, regréés, réarmés, et ayant pris rang parmi les vaisseaux de la flotte du Levant, M. le duc de Brézé (on a vu que, dès le 19 janvier 1643, celui que les documents ont nommé jusque-là le marquis de Brézé portait le titre de duc), M. le duc de Brézé quitte les eaux de Barcelone le 19 août, avec vingt vaisseaux de guerre, deux frégates et douze brûlots, se proposant de courir le long des côtes d'Espagne et d'en visiter les ports, pour y brûler, ou du moins pour y combattre les navires qui s'y trouvaient ancrés. Il fait d'abord un détachement de quatre vaisseaux sous le commandement de M. de La Roche-Allart. Ces bâtiments prennent un navire anglais qui portait à Târragone 200 Espagnols. On sait des prisonniers qu'à la rade de Cadix est une Armada, forte de vingt-cinq vaisseaux. Le duc prend aussitôt la route du détroit ; mais, en passant, il s'arrête le 30 à Carthagène. Là sont quatre vaisseaux, six galères, quelques flûtes et des navires de commerce, mouillés près du port. Il passe la nuit à les observer.

Cependant les Espagnols ne perdent pas de temps. En avant de leurs vaisseaux de guerre, qu'ils approchent le plus possible de la terre, ils établissent une ligne de flûtes, et, devant ces flûtes, un rang de navires marchands. Au large de ces trois lignes, ils font une estacade flottante de barques, de mâts, de vergues, tenus par des chaînes. Le jour venu, notre flotte appareille pour attaquer cette quadruple ligne; mais la fortune se déclare pour l'Espagnol. Un vent d'ouest très-fort s'élève et empêche notre mouvement en avant. On ne peut s'approcher en louvoyant sans risquer de se perdre; on prend donc le parti de laisser Cadix et de continuer sa route. On va jusqu'au cap de Gattes, où on laisse tomber l'ancre.

Le 3 septembre, l'ennemi est aperçu. M. de Brézé met sous voile et manœuvre toute la nuit pour gagner le vent à l'Armada, qui, en effet, le 4 au matin, se trouve à une lieue et demie sous le vent. Cette flotte compte six grands navires de construction flamande, quatorze vaisseaux dunkerquois et six galères. A sept heures, l'armée française étant bien formée, l'Amiral au centre du corps de bataille, on laisse arriver, et, vent arrière, on court à l'ennemi, qui se retire vers la terre. Un vaisseau espagnol est resté en arrière dans ce mouvement; le Vice-Amiral d'Espagne manœuvre pour l'attendre; un autre vaisseau en fait autant; ils espèrent le sauver; mais M. de Brézé envoie le chevalier de La Ferté, M. Mathurin Gabaret, M. Guiton et M. de La Roche-Brasdefer, avec quelques brûlots, pour combattre ce groupe. L'Amiral espagnol comprend le danger que court son Vice-Amiral isolé et menacé par des forces supérieures. Il fait carguer les voiles à toute l'Armada, croyant être joint par les trois vaisseaux, qui, eux, se couvrent de toile pour fuir. Le duc s'attache à poursuivre l'Amiral ennemi; il est suivi par ses vaisseaux du corps de bataille. A ce moment la mêlée devient générale. Elle est furieuse de part et d'autre, et, de tous côtés, nos vaisseaux se trouvent engagés de telle sorte qu'il faut à chaque capitaine, à chaque équipage une vigueur extraordinaire pour se tirer d'embarras. Le combat dure douze heures. A sept heures et demie du soir, M. de Brézé lève la chasse, pour rassembler ses vaisseaux, amariner les prises, se réparer, et recommencer le lendemain, si les circonstances sont propices. Mais le vent pousse les Espagnols dans Carthagène et nous contraint à chercher l'abri de l'île d'Iviza et de la Formentera.

Quels furent les résultats de cette bataille? M. de La Chasserie, avec le *Saint-Thomas*, ayant combattu pendant deux heures l'Amiral

de Naples, lui détacha son brûlot et l'incendia. Le Vice-Amiral d'Espagne fut pris; un autre galion eut le même sort, un vaisseau de Dunkerque, monté de 35 pièces de canon et de 300 hommes, sauta, et bien peu d'hommes se sauvèrent de ce terrible naufrage; six navires de Dunkerque coulèrent le lendemain du combat. Deux de nos vaisseaux furent très-maltraités, mais non pas assez cependant pour ne pouvoir point rentrer à Toulon. M. de La Roche-Brasdefer, avec son *Saint-Paul,* combattit de fort près un des vaisseaux qui, dès le commencement de l'action, étant avec le Vice-Amiral ennemi, fut abandonné par ce vaisseau, pressé de reprendre son poste dans la ligne de l'Armada hispano-flamande. M. de La Roche fut grièvement blessé d'une balle de mousquet et mourut quatre jours après. M. Mathurin Gabaret reçut une balle dans la figure qui lui laissa une profonde cicatrice. M. de Brocq Cinq-Mars ayant longtemps combattu un galion que prit à la fin M. de Montade, capitaine de l'*Amirante,* fut dégréé par le fer de l'Espagnol, mais cependant put se joindre au peloton qui aidait M. de Brézé dans sa lutte contre l'Amiral d'Espagne, peloton dans laquelle se démenaient et faisaient des rages M. de Roche-Allart avec la *Vierge,* M. de Saint-Martin et Abraham Du Quesne avec le *Maquedo.* La relation publiée par la *Gazette de France,* récit aussi obscur et embrouillé que le sont en général les pièces de ce genre dans le journal de Renaudot, est pleine d'éloges pour le commandeur des Gouttes et pour MM. du Cruzet et de Forgettes, capitaines du vaisseau que montait l'Amiral duc de Brézé. Elle nomme honorablement parmi les officiers en sous-ordre M. de Fricambault, frère de M. Certaines de Villemolin [1], capitaine du *Dauphin,* et si elle parle des blessures de MM. de La Roche et Gabaret, elle ne mentionne point celle que mettent au compte de Du Quesne Dreux du Radier et Jean-François-Louis d'Hozier, et au sujet de laquelle — nous l'avons dit page 127 — il nous a été impossible d'avoir des informations positives.

[1] M. Pierre de Certaines, seigneur de Fricambault, frère puîné de M. Edme de Certaines de Villemoulin ou Villemolin (c'est le nom actuel du château de M. le comte de Certaines, dans le Morvand), était fils de M. Alope ou Loup de Certaines, gentilhomme du Morvand nivernais, et de demoiselle Jeanne de Martinet. Né vers 1612, il commença ses services dans la Marine en 1639 ou 1640; car, dans une lettre adressée par lui à Colbert, le 24 février 1644, il dit qu'il servait depuis vingt-quatre ans. Nous le verrons agir jusqu'à l'année 1666. Il eut un frère cadet, le chevalier Charles de Certaines, que nous aurons plusieurs fois l'occasion de nommer, ainsi que M. Edme de Villemolin, l'aîné des trois frères. (Voyez, sur la maison de Certaines, notre *Dictionnaire critique.*)

Après quelques jours passés à la Formentera, le duc de Brézé, que n'avait pas rejoint M. de Montigny parti du Ponant, résolut d'aller à sa rencontre jusqu'au détroit de Gibraltar. Il prit en route un vaisseau turc qu'il fut obligé de réduire par le canon, celui-ci s'étant obstiné à ne vouloir pas amener ses voiles quand on le lui ordonnait. Voulant traiter d'un échange de prisonniers, il se rendit à Alger, où il trouva une des deux flûtes françaises qu'après l'affaire du cap de Gattes il avait envoyées à Toulon chargées de blessés et de prisonniers. Elle avait été prise par deux galères algériennes qui avaient brûlé l'autre. On ne s'entendit point pour l'échange désiré (il fut fait l'année suivante par les Pères de la Merci), et reprenant la route de Provence, l'Amiral fut accueilli par une tempête qui le contraignit à se réfugier dans la baie de Mayorque. A la fin, il put rejoindre Toulon, où il trouva M. de Montigny, qui avait pris dix navires sur la côte de Sicile.

Au commencement de l'année 1644, la France avait trente navires de guerre de 1000 à 200 tonneaux. Dix d'entre eux avaient à subir un radoub, la journée du cap de Gattes les ayant fortement avariés. A ces trente bâtiments, qui devaient composer la flotte des bâtiments à voiles, il faut ajouter treize brûlots, quatre flûtes et treize navires destinés à la garde-côte. Ceux-là étaient d'un médiocre ou d'un petit tonnage. L'escadre des galères se composait de vingt-sept galères, dont une, la *Réale,* restait presque toujours au port. Ce navire, très-orné de sculptures, tout couvert de riches dorures et de peintures, véritables objets d'art, ne quittait la cale couverte sous laquelle le gardait Marseille, que dans les grands jours d'apparat ou dans les circonstances qui voulaient l'armement du corps entier des galères. Huit galères, dans les prévisions du Cardinal Jules Mazarin et du duc de Brézé, devaient, cette année, tenir compagnie à la *Réale.*

M. de Montade, commandant le *Lion couronné,* et M. de Marsac, capitaine d'une frégate, avaient armé en course et, dans la Méditerranée, pourchassaient les ennemis que, de son côté, cherchait une escadre mise sous les ordres du chevalier Garnier, commandant du *Sourdis.* Il était suivi par le chevalier Paul, capitaine du *Grand-Anglois,* par le chevalier Certaines de Villemolin, capitaine du *Dauphin,* par le chevalier de Lusseraye, capitaine de la *Victoire,* par le chevalier de La Chasserie, commandant du galion *Saint-Thomas,* par le chevalier de La Lande, capitaine du *Triton,* enfin par M. de Gar-

dannes, capitaine de la *Fortune*. Trois brûlots étaient attachés à cette escadre volante, qui pouvait faire des détachements, et dont la mission était de surveiller les côtes d'Espagne.

M. de Montade prit trois hollandais chargés de blé qu'ils portaient aux Espagnols. M. le chevalier Garnier, en passant devant la rade de Valence, vit quatre vaisseaux appartenant au Roi d'Espagne. C'était le 9 juin 1644. Il passa la nuit à serrer de près le port, et le lendemain, attaqua. Le feu fut si vif, qu'un des Espagnols fut consumé dans un incendie allumé par le tir à bout portant. Les trois autres vaisseaux furent abandonnés par leurs équipages terrifiés, et nos brûlots y portèrent la flamme.

M. de Brézé bloqua Tarragone, que le Maréchal de La Motte-Houdancourt assiégeait par terre; mais ce blocus fut sans conséquence. Le Maréchal, malheureux devant Lérida, obligé de quitter Tarragone pour courir à Barcelone, menacé et en grand danger de tomber aux mains de Philippe IV si on ne le secourait promptement, le Maréchal paya les frais de la guerre. M. Michel Le Tellier le traita comme le Cardinal de Richelieu avait traité M. de Sourdis. On l'arrêta et on le conduisit à Lyon, où il fut enfermé dans le château de Pierre-Encise jusqu'en 1648, qu'un arrêt du Parlement de Grenoble le rendit à la liberté. M. de Brézé resta à la mer, mais n'eut aucune bonne occasion.

Du Quesne n'était pas employé cette année [1]. Il avait besoin d'activité; il demanda au Cardinal Mazarin la permission d'aller servir la Suède, qui entrait en guerre contre le Danemark. Il avait des relations là-bas, et sans doute on lui avait fait entrevoir que ses services seraient bien payés. Le Ministre et le Grand Maître de la navigation lui donnèrent le congé d'aller se mettre aux ordres de S. M. la Reine Christine. Il devait partir avec son frère Jacob et Pierre Banos, un capitaine de leurs amis qui s'associait à leur fortune. Nous allons voir ce qui advint de cette résolution, et ce qui détermina Abraham II Du Quesne à la prendre.

[1] Le nom de Du Quesne ne se lit point sur un État de la Marine dressé en 1644, signé : Armand Demaillé (*sic*), et contre-signé : de Loynes. Sur cet état figure, en tête des officiers généraux, M. des Gouttes, grand prieur d'Auvergne, chef d'escadre de Provence; ensuite MM. de Launay-Razilly, Chef d'escadre de Bretagne; le commandeur de Montigny, Chef d'escadre de Normandie; enfin, M. du Mé, chef d'escadre de Guyenne; chacun d'eux recevait deux mille livres d'appointements. (Bibl. Nat. Ms. Vol. 203, p. 117, Cinq cents de Colbert.)

XVIII.

Les Suédois, alliés de la France, avaient de justes motifs de plaintes contre le Roi Christian IV, dont les vaisseaux barraient le Sund et faisaient subir mille vexations à ceux de la Reine Christine qui voulaient entrer dans la mer Baltique ou en voulaient sortir. Les choses allaient jusqu'à la capture des bâtiments suédois. Axel Oxenstiern, chancelier du Royaume de Suède, supportait avec impatience les insultes et les déprédations qu'avaient à endurer ses compatriotes, et dont souffraient et la dignité de son pays et son commerce. Il se décida à déclarer la guerre au Danemark, par un acte du 18 janvier 1644. Parmi les signataires de cet acte figurait Charles Gyldenhelm, Amiral du Royaume. C'était le ministre de la marine, et non plus apparemment le conducteur actif de la flotte suédoise. La Reine choisit pour commander sa flotte M. Marten Thysen, « très-expert en navigation, » selon ce qu'un correspondant de la *Gazette de France* écrivait de Flessingue, le 23 avril. La Suède n'avait pas besoin de vaisseaux, mais les bons officiers, bien qu'elle en eût quelques-uns, pouvaient lui être utiles. Il y avait donc, pour les trois Français qui voulaient tenter la fortune à l'étranger, une voie heureusement ouverte. Du Quesne dut s'adresser à l'Ambassadeur de Suède en France, car il ne pouvait vouloir arriver à Stockholm en aventurier et se présenter comme un simple volontaire. L'affaire s'arrangea à la satisfaction du capitaine dieppois, et bientôt les deux Du Quesne et Banos furent en Suède. A quelle époque précise quittèrent-ils la France? Quel navire les porta à Stockholm? Quand arrivèrent-ils? C'est ce que nous ne saurions dire, les documents officiels à cet égard ayant échappé à nos recherches. Nous n'avons pu voir les lettres de l'Ambassadeur français auprès de la Reine Christine qui devait annoncer au Cardinal Mazarin l'arrivée des capitaines, la réception qui leur fut faite et leur entrée au service de la Couronne de Suède; mais tout nous porte à croire que ce fut aussitôt qu'on put passer le Sund que Du Quesne entra dans la Baltique. Il fut admis comme capitaine de vaisseau; Jacob Du Quesne et Pierre Banos, qui n'avaient encore aucune notoriété, furent un peu moins bien traités.

Il est probable qu'Abraham prit part à quelques-uns des combats qui eurent lieu entre les Danois, commandés par le Roi Christian IV,

et les Suédois. Il assista peut-être, le 26 mai 1644, à l'affaire qui s'engagea devant Ripen ou Ribe (Jutland), affaire dont l'issue nous est mal connue, les seules informations que nous ayons pu nous procurer à ce sujet étant dans quelques parties de la correspondance adressée par les agents hollandais en Danemark aux États Généraux de Hollande. (Communication à nous très-gracieusement faite, en 1851, à La Haye, par MM. de Jonge, archiviste du Royaume des Pays-Bas, et de Zwaan, employé aux archives de cet État.) Les bruits recueillis à Hambourg par le Résident hollandais M. H. Schrasser, à Elseneur par M. C. Van Cracaauw, s'accordent peu; ils ne donnent d'ailleurs que le côté danois de la question, avec une exagération naturelle. Tous conviennent cependant que les vaisseaux, des deux parts, eurent beaucoup à souffrir. Une relation publiée dans la *Gazette de France* montre, pliant devant leurs adversaires, la *Sainte-Trinité*, que montait le Roi, puis le *Ver à soie*, qui était son Vice-Amiral, et les sept autres vaisseaux du Danemark; elle ajoute que l'Amiral Danois, remarquant qu'il était poursuivi seulement par trois vaisseaux : le *Cygne d'or*, Amiral de Suède, le *Grand-Dauphin*, Vice-Amiral, et un autre navire, revint à l'attaque et mit en un si pitoyable état le *Cygne d'or*, qui avait pris l'avance sur le *Grand-Dauphin* et le vaisseau du capitaine Brawer, qu'il aurait infailliblement succombé si Brawer et le capitaine du *Grand-Dauphin*, qui se faisaient aider de longues rames de galère, ne fussent arrivés à temps pour le dégager. Le lieutenant de M. Marten Thysen eut, dit-on, un bras emporté, et le *Cygne d'or*, qu'il montait, perdit cinquante hommes dans le combat.

Quoi qu'il en soit, le combat du 16 mai 1644 passa en Danemark pour une victoire. « Ce combat, dit M. C. Van Cracaauw, a été » imprimé à Copenhague avec une foule de mensonges, du moins » d'après les avis que j'ai reçus d'une source digne de foi. » Il est probable qu'à Stockholm on triompha avec la même modestie et la même vérité. Les choses se passent ordinairement ainsi; les deux partis chantent le *Te Deum!* En ce qui touche personnellement Du Quesne, il est certain que les services qu'il rendit entre le jour de son arrivée en Suède et le mois de septembre méritèrent qu'on les récompensât; car, le 14 septembre 1644, il eut un brevet de Major de vaisseau. C'était un avancement notable. A cette époque, l'état-major de la marine suédoise était composé de cette manière : un Amiral d'État, un Amiral pris parmi les conseillers d'État (ceux-là

avaient le ministère et l'administration de la marine), des Lieutenants-Amiraux, des Amiraux-Majors, des Capitaines et ainsi de suite en descendant. Du Quesne avait donc maintenant le rang de Chef d'escadre. En sa qualité d'Amiral-Major, il s'embarqua sur le vaisseau *Regina*, qui faisait partie d'une escadre commandée par le Major général Charles-Gustave Wrangel, lequel avait pour le seconder et le remplacer en cas d'absence ou de mort le Lieutenant-Amiral Pierre Blom. Abraham Du Quesne venait après celui-ci et devait commander l'escadre si Wrangel et Blom étaient empêchés ou tués. C'était une belle position, surtout pour un étranger. L'escadre de M. Charles-Gustave Wrangel, qui était de douze bâtiments, fut augmentée d'une escadre hollandaise qu'on mit sous les ordres de M. Marten Thysen. Elle était d'environ trente-six voiles lorsque, le 13 octobre 1644, elle se trouva, près de Femeren, entre Falster et Lalandt, en présence de l'armée danoise. Laissons parler M. C. Van Cracaauw, qui, de Copenhague, le 29 octobre, écrit :

« .... Là a eu lieu un sanglant combat qui n'a pas été long. Les Suédois, parmi lesquels se trouvait Martin Thyssen (*sic*) avec ses vaisseaux de guerre, ont eu le dessus et ont pris huit ou neuf vaisseaux danois et en ont brûlé quatre. Le navire *Patientia*, armé de 44 canons, a été pris, et l'Amiral en personne fait prisonnier avec beaucoup d'autres; de sorte que les Suédois ont remporté une belle victoire, et que S. M. le Roi de Danemark a éprouvé de grandes pertes. La flotte danoise — disent les Danois — était bien plus faible que la flotte suédoise; quelques vaisseaux de guerre ayant été détachés sur divers points, ce qui n'a pas médiocrement influé sur la situation. Hier sont arrivés ici deux vaisseaux sortant du combat; l'un nommé le *Leuw* (lion), et l'autre le *Pellican*, qui ont rapporté ce qui précède. »

Une lettre de M. Schrassert, datée de Hambourg, le 26 octobre, s'exprimait ainsi :

« Beaucoup de personnes sont d'opinion qu'après le récent combat naval qui a eu lieu entre Femeren et Lalandt, dans lequel les vaisseaux danois ont été pour la plupart ruinés ou pris, d'après une lettre du Général Major Wrangel écrite à un ministre suédois, la position des Danois ne peut pas s'améliorer. »

A cette lettre est jointe une liste de dix navires pris (en tête de laquelle est le vaisseau *Patientia*), deux vaisseaux brûlés et deux coulés bas. Cette liste est fautive assurément; car le *Pélican* y est porté parmi les bâtiments incendiés, et le *Lion* est donné comme un des deux vaisseaux coulés à fond, et le 28 octobre ils arrivaient à

Copenhague, ainsi qu'on vient de le voir. A la suite de la liste dont nous parlons se trouve ce renseignement, peut-être inexact, mais que nous n'avons pas le moyen de vérifier, les versions danoises ne nous ayant pas été communiquées :

« Le Général Amiral à bord du *Patientia*, tué ; l'Amiral Grabow, sur le *Lindeworm*, fait prisonnier, son vaisseau ayant brûlé ; le Vice-Amiral Joermand, sur l'*Oldenburck*, fait prisonnier ; le Vice-Amiral Courbilsen Ulevelt, sur le *Drie Leuwen* (les trois lions), blessé mortellement et fait prisonnier. Environ mille hommes, dont plusieurs officiers, faits prisonniers. »

Dans la note qu'eut la bonté de nous communiquer, le 8 mai 1852, M. l'archiviste du royaume de Suède, touchant les services des Du Quesne, nous lisons :

« Les navires suédois *Gotheberg* et *Regina* abordèrent le Vaisseau Amiral danois *Patientia*. Il ne se trouve malheureusement aucun rapport officiel sur cette bataille, ni sur la part qu'y avait prise Du Quesne. Cependant il est spécialement dit que le bâtiment *Regina* avait contribué à la prise dudit vaisseau danois, et que le lieutenant de la *Regina*, à cause de la bravoure dont il avait fait preuve pendant l'affaire, reçut une récompense spéciale. »

Cette dernière partie du renseignement qui nous fut adressé à la demande de M. le comte de Lowenhielm, Ambassadeur de S. M. Suédoise à Paris, regarde Jacob Du Quesne, lieutenant de son frère à bord de la *Regina*. Le 9 novembre 1644, il fut promu au grade de capitaine de vaisseau et eut un vaisseau dans l'escadre du Général Major Wrangel, à laquelle était attachée aussi la *Regina*. On ne s'en tint pas là pour le brave officier qui s'était distingué le 16 octobre. Des lettres patentes, en date du 27 juin 1646, lui furent données, portant qu'on lui allouait des appointements comme « gentil- » homme de la cour ». Il avait droit aussi à des « fourrages pour » des chevaux » et à des « frais de table évalués en argent pour » lui ». On verra qu'il ne jouit pas longtemps de ces avantages. Le traitement d'Abraham Du Quesne comme Amiral Major était « de « 930 dalers, dont 90 en argent par mois pendant les sept mois de » l'été, et 60, aussi par mois, pendant les cinq mois de l'hiver ». « Les actes de l'année 1645, dit la note suédoise, ne contiennent » rien sur Abrabam Du Quesne ; mais son bâtiment *Regina* apparte- » nait à la partie de la flotte qui stationnait à Wismar. » Cette escadre resta dans une inaction complète et dut revenir à Copenhague après le 13 août, jour où, par les soins de la France et de la

Hollande, qui, dès le mois d'octobre de l'année précédente, s'étaient efforcées d'obtenir une suspension d'armes, la paix fut signée entre les parties belligérantes. Le Sund était ouvert aux Suédois, qui obtenaient d'autres avantages.

Dans son repos, Abraham Du Quesne dut regretter peu son éloignement momentané de la flotte française. L'action de cette armée sous les ordres de M. le duc de Brézé se borna au blocus de Rosas, que prit M. le duc du Plessis-Praslin par capitulation, le 29 mai 1645. L'Armada très-considérable ne fit aucune tentative contre nos escadres réunies, dont la force était infiniment moindre pourtant que la sienne ; et ce fut un bonheur, si l'on en croit ces mots du duc de Brézé à son père :

« De Paris, le 26 avril 1645.... Pour les nouvelles de la guerre, il n'y en a point de particulières, et il ne s'est rien passé de considérable à Rosas depuis l'ouverture de la tranchée. Messieurs les ministres en ont fort bonne opinion, et moi je suis fort peu rasseuré, et je crains que les ennemis ne la recouvrent et que nous ne perdions de nos vaisseaux et de nos galères.... ARMAND DE MAILLÉ, DUC DE BRÉZÉ. (Communication de M. le duc de Maillé ; 11 janvier 1853.)

Le ministre de la guerre, M. Michel Le Tellier, dans une instruction envoyée au comte d'Harcourt relativement au projet que ce général avait formé contre Tarragone, lui disait : « Le Roi veut bien » que l'armée navale soit employée à cette opération, pourvu que ce » soit sans la hasarder. » Il ajoutait que les Espagnols se préparaient à mettre en mer une armée « plus forte de moitié que la nôtre, sans » qu'on y puisse rien ajouter de cette année, ce qui seroit s'exposer » au danger d'être combattu avec grand désavantage par les enne- » mis, ou de faire une retraite peut-être aussi périlleuse que le » combat. — 8 mai 1645. » (Vieilles Arch. de la Guerre ; vol. 93, p. 271 v°.) Le 29 janvier 1645, le ministre avait écrit à M. Abraham de Fabert (qui fut fait Maréchal en 1654) : « Les forces navales se » composent, 1° de douze navires de guerre, quinze brûlots, et douze » ou quinze barques armées, qui, le 20 février, devront se rendre » au cap d'Agne, conduits par le commandeur de Montigny ; 2° d'une » escadre de douze vaisseaux, quatre brûlots et dix galères, dont » M. de Brézé aura le commandement ; 3° de quatre galères aux » ordres de M. de Baumes. » C'était donc un total de quatorze galères qui devaient obéir au commandeur de Vincheguerre, placé lui-même sous l'autorité du Grand Maître de la navigation, lequel,

son escadre réunie à M. de Montigny, aurait le maniement de vingt-quatre vaisseaux ronds, grands, moyens ou petits, de six brûlots et d'une quinzaine de barques et brigantins. Cette flotte, bien qu'il ne lui fût pas donné de tirer le canon, ne fut pas cependant inutile. Sa présence devant Rosas en éloigna le secours qu'on y attendait, et fut un appui, nous pourrions dire moral, pour l'armée de M. du Plessis-Praslin.

On ne pouvait rien ajouter, cette année, au nombre des bâtiments qui étaient dans les ports ou sous le pavillon de M. le duc de Brézé. Indret travaillait, mais produisait peu. La Hollande pouvait fournir seulement quelques vaisseaux; c'était donc le cas de s'adresser à la Suède, dont les charpentiers étaient habiles, et qui, la paix venue, n'avait pas besoin d'utiliser ses ouvriers. On reprit alors, pour y donner suite, le projet qu'avait eu le Cardinal de Richelieu de négocier avec la Suède nn achat de navires propres à la guerre. M. de La Thuillerie, Ambassadeur extraordinaire auprès du Roi de Danemark, fut chargé de s'informer si les Suédois voudraient vendre quelques vaisseaux à la France. Il apprit qu'un marchand, Louis de Serres, consentirait à céder au Roi Louis XIV quatre ou cinq navires à choisir dans une douzaine qui lui appartenaient. « Il sera besoin », écrivait-il de Christianopoli au comte de Brienne, « que l'on envoie » quelqu'un qui s'y entende et les connoisse (les vaisseaux); autre- » ment je ne garantirois pas le bon emploi de l'argent. — 24 août » 1645 ». (Aff. étrang., Danemark, t. 3, fol. 294.) M. de La Thuillerie se transporta de Copenhague à Stockholm pour diriger l'opération, et Mazarin lui écrivit le 1er octobre : « Tâchez de trouver » quelqu'un qui soit intelligent et de bonne foi, qui vienne » (quand le choix sera fait) « avec lesdits vaisseaux et s'en rende responsable, » vous promettant qu'avec ces conditions il recevra un bon traitement » et ne se repentira pas de son voyage. »

Le Cardinal n'avait pas songé à Du Quesne; peut-être aussi avait-il craint que, Amiral-Major en Suède, le capitaine dieppois ne fût pas très-libre de défendre bien les intérêts de la France; M. de La Thuillerie n'eut pas cette crainte : « Je ne crois personne capable » de m'en dire son avis » (de vaisseaux proposés par le marchand suédois) « que le nommé Du Quesne, qui est au service de la cou- » ronne de Suède, lequel est très-intelligent en telle matière, et qui, » n'ayant point d'intérêt avec le marchand et ladite couronne avec » qui il est, n'y prenant point d'intérêt, je ne sais pourquoi il ne

» diroit pas franchement son avis, puisqu'il est François, et que *je ne » vois pas qu'il ait tel dégoût de la France qu'il me voulût tromper*. En » tout cas, s'il lui en restoit quelqu'un, j'essayerois de le lui ôter, » étant en Suède » (quand je serai en Suède), « et lui promettrai » quelque chose, pourvu que nous soyons bien servis de lui... J'ai » besoin non-seulement, Monseigneur, de savoir la volonté de » Votre Éminence sur ce que je propose, mais encore que j'aie ses » ordres, afin que je sache jusques où je puis aller, tant pour le prix » desdits vaisseaux que pour ce que j'aurai à promettre audit Du » Quesne s'il me conseille bien. — Copenhague, 4 novembre 1645. » (Aff. étrang.) Le Cardinal répondit à l'Ambassadeur de se servir de Du Quesne, qui, « étant François, ne pouvoit manquer d'être bien » intentionné pour le service du Roi, outre que ses soins ne demeu- » reront pas sans reconnoissance. — 2 décembre 1645 ». (Affaires étrang.) Cette lettre était faite pour être montrée à Du Quesne, qu'elle devait décider.

En janvier 1646, l'affaire changea de face. Louis de Serres n'avait plus à vendre ses navires, et c'est au gouvernement suédois qu'il fallait s'adresser pour traiter avec lui de l'achat d'un certain nombre de bâtiments de guerre. (La Thuillerie au Cardinal, Stockholm, 13 janvier. Aff. étrang., Suède, t. 8.) L'ambassadeur demanda à la Reine Christine de la part de la Reine Régente si elle consentirait à céder à la France quelques vaisseaux. Christine répondit « que de bon » cœur Elle en accommoderoit Sa Majesté ». M. de La Thuillerie ajoutait dans la lettre où il rendait compte de cette conversation : « J'espère dans deux jours aller voir la flotte, et, selon ce que j'en » pourrai juger, avec le conseil que me donnera le sieur Du Quesne, » je déclarerai ceux que je crois être propres, et ensuite je traiterai. » (Stockholm, 20 janvier 1646. Aff. étrang., Suède, t. 8.)

M. de La Thuillerie ne voulait rien conclure, bien qu'appuyé de l'avis de Du Quesne ; il souhaitait que le Cardinal entendît le capitaine, qui dans une conférence ferait connaître au ministre l'état des choses mieux que par une correspondance ; il se décida à l'envoyer à Paris et pria la Reine Christine de permettre que son Amiral-Major allât prendre, sur le sujet du marché ébauché, les ordres de Madame Anne d'Autriche, Reine Régente, et ceux de M. le Cardinal Mazarin. Christine y consentit, et, le 30 janvier 1646, Du Quesne eut des « *Litteræ salvi passûs* » l'autorisant à se rendre en France. (Arch. de Stockholm et lettre de M. P. Chanut, 1er avril 1646. Le 10 février,

M. de La Thuillerie écrivit à M. de Brienne qu'il avait envoyé, à Son Éminence, Du Quesne « avec les mémoires des vaisseaux choisis.»..
» Le sieur Du Quesne est fort brave homme, très-intelligent de son » métier et très-affectionné pour le service, *ce qu'il témoigne, ayant* » *bien voulu quitter celui de Suède, où il était très-considéré, sur l'as-* » *surance que je lui ai donnée qu'il seroit bien traité à la Cour. Je vous* » *prie, Monseigneur, d'y vouloir tenir la main, et j'espère vous en rendre* » *grâces, peu de temps après son arrivée* ». (Affaires étrang., Suède; original, t. 2.)

Dans une lettre au Cardinal sur le même sujet, l'Ambassadeur insiste pour que Son Éminence traite bien celui qu'il tire du service de la Reine de Suède, où il était très-bien et *en très-bonne estime pour avoir fait merveille dans le dernier combat, dont il se peut dire, sans faire tort aux Amiraux, qu'il étoit le directeur*. L'éloge est complet. Cette lettre nous apprend que c'est à l'intelligence et aux instances de M. de La Thuillerie que la France doit le retour de Du Quesne. Du Quesne et la France y gagnèrent également. L'Amiral-Major, qui se détachait du service de Christine, mais qui n'était pas encore dégagé, fit voile de Stockholm pour Hambourg, le 8 février 1646; il portait des dépêches de M. P. Chanut, Résident de France en Suède, à M. de Meules. Il sortit bientôt de la Baltique, et il était à Paris avant la fin de mars. Le 26 de ce mois, il reçut l'ordre d'aller « à Elbeuf et au Havre de Grâce afin de sonder la rivière de Seine » et de savoir si les vaisseaux qu'on bâtissait à Elbeuf pouvaient des- » cendre jusqu'au Havre ». Il toucha pour ce voyage mille livres, qui lui furent comptées par M. Pierre Boucher, trésorier de la marine. (Arch. de la Marine.)

M. de La Thuillerie rappelé en France, M. Chanut resta chargé de l'affaire des vaisseaux, qui inquiétait un peu sa responsabilité. Il écrivait, le 30 juin 1646, au Cardinal :

« Je suis soulagé d'une grande appréhension par l'avis qu'il plaît » à Votre Éminence de me donner que M. Du Quesne reviendra, » assisté d'un homme se connaissant en navires. » (Affaires étrang., Suède, t. 8.) M. Chanut avait demandé, le 7 avril, « un homme » fidèle, intelligent en la structure des vaisseaux, bien qu'il ne crût » pas qu'il y eût sujet de se défier de M. Du Quesne ».

Les choses n'avançaient pas à Paris. Mazarin avait plus d'une affaire en tête; il ne voyait pas qu'il y eût lieu de se presser beaucoup de conclure le marché avec les Suédois, bien que la Reine

Christine trouvât étonnant qu'on ne se hâtât pas de lui rendre réponse. (Lettre de M. Chanut à M. de Lyonne, 4 août 1646.) Ce retard arrangeait les Du Quesne. Un mariage avait été arrêté entre Jacob Du Quesne et la fille d'un de ses coreligionnaires, Jean Guiton, le héros de la Rochelle, l'Amiral des Rochellois soulevés, qui depuis la pacification était entré dans la marine royale en qualité de capitaine. Nous l'avons vu dans la flotte de Louis XIII. Le 22 septembre 1646, le notaire Langlois, de la Rochelle, dressa le contrat de « Jacob Du Quesne, écuyer » (*sic*); (il prenait sa qualité, cachée par son grand-père), « capitaine entretenu dans la marine du Roy », avec « Susanne Guiton, fille de Jean Guiton, également capitaine » entretenu dans la marine ». Jean Guiton n'assista point à la rédaction de ce contrat. (P. S. Callot, *Jean Guiton,* 1847, in-8°.) Jean Guiton était dans l'armée, aux ordres du commandeur des Gouttes; le devoir l'attachait à son vaisseau, et il avait voulu que sa fille fût engagée par contrat, en attendant que le mariage religieux, ajourné pour un temps, l'unît d'une manière définitive à Jacob Du Quesne. Le fiancé retourna à Stockholm avec son frère, avant le 13 avril 1647. (Lettre de M. Chanut à M. de Brienne.)

Le 13 octobre 1646, le Résident de France écrivait au comte de Brienne :

« M. le chancelier » (Oxenstiern) « s'étonne, au reste, que M. Du Quesne, qui est à la Reine de Suède, soit demeuré si longtemps en France sans donner raison à Sa Majesté de son retardement; je le satisfis sur cette plainte. A l'égard de la Reine, je lui ai fait de temps en temps les excuses dudit sieur Du Quesne, duquel elle n'est point mal satisfaite pour ce séjour. » (Aff. étrang., t. 8.)

Le Cardinal avait écrit, le 12 juillet, à M. Chanut qu'on avait retardé Du Quesne « pour le charger de quelques galanteries pour » être présentées à la Reine de Suède; il sera dépêché au premier » jour ». (Aff. étrang., Suède, t. 8.)

Une des raisons qui avaient retardé Du Quesne, et sur laquelle Mazarin avait mis longtemps à se décider, c'était le refus que faisait le Cardinal de payer en argent les vaisseaux; il voulait les payer en sel français, que refusait d'accepter Axel Oxenstiern, qui disait : « L'usage en Suède est d'employer pour la salaison du poisson du » sel d'Espagne. » M. Chanut opposait à cela des raisons qui ne parvenaient pas à convaincre le Chancelier, et il écrivait à Mazarin « qu'il ne voyait pas pourquoi on ne voulait pas payer en argent,

» quand on ne devait pas espérer de faire prendre le sel français à » un prix supérieur à celui que le Roi le payerait sur les marais ». (Lettre de Chanut, 6 oct. 1646, Bibl. nat., Ms. fr. 927, t. 1er, p. 628.) Le raisonnement était de bon sens, on y résistait cependant, et l'on se contentait d'annoncer à M. Chanut qu'on envoyait quelqu'un se connaissant aux choses de la construction navale. M. Chanut remerciait le ministre qui dégageait sa responsabilité, et lui disait : « J'apporterai tout le ménage possible pour l'épargne de » l'argent du Roy quand le sieur Du Chesne (*sic*) apportera ses » instructions pour cet achat. »

Cependant le chancelier Oxenstiern partit de Stockholm dans les premiers jours d'octobre pour conférer avec la Reine Régente. Il arriva à Dieppe. Son train était composé de deux vaisseaux, qui mouillèrent sur la rade. Ils étaient tranquillement à l'ancre, quand un navire anglais, le *Swalow,* passant auprès d'eux, leur demanda le salut, que les Suédois refusèrent. Le capitaine anglais leur envoya alors trois volées de canon qui donnèrent dans leurs mâtures. Ceux-ci ripostèrent par une décharge de toute leur artillerie qui tua douze hommes à l'insolent. Pendant cet échange de boulets, le gouverneur de Dieppe envoya un sergent de la garnison pour dire à l'Anglais qu'il s'étonnait qu'on vînt faire insulte dans un port français à l'Ambassadeur d'une puissance amie, dont le drapeau flottait au bâton du pavillon de ses vaisseaux. L'arrogant officier breton répondit que « son maître étant Roi de la mer, il lui feroit » rendre partout le respect qui lui étoit dû, et par les vaisseaux » français eux-mêmes. » Les deux Suédois s'étaient mis à la voile pendant l'entretien du sergent et de l'Anglais, et s'étaient approchés du capitaine qui paraissait si sûr de se faire obéir; celui-ci s'était couvert de toile, ne voulant pas tenter l'aventure d'un combat, et son vaisseau, léger comme l'oiseau dont il portait le nom (*Hirondelle*), se sauva de l'affront d'une punition bien méritée. (*Histoire de la ville et citadelle de Dieppe,* Ms. appartenant à M. Féret, de Dieppe.)

Pendant que M. Chanut attendait Abraham Du Quesne à Stockholm, celui-ci, accompagné d'un charpentier hollandais nommé Jean de Wert, allait à Dieppe et à Elbeuf pour visiter un vaisseau suédois et le navire que l'on construisait dans la dernière de ces villes. Il avait ordre d'acheter l'un et l'autre s'ils paraissaient devoir convenir à la France. La mission de Du Quesne l'envoyait ensuite à Dun-

kerque, dont il devait visiter le port. (Dunkerque, assiégé par le duc d'Enghien, avait ouvert ses portes aux Français, le 11 octobre 1646.) Une somme de mille livres était attribuée aux deux Commissaires. (Ordre du Roi au sieur Pierre Boucher, trésorier de la marine du Ponant, de payer cette somme; 18 novembre 1646. Arch. de la marine.)

L'année 1646 finissait, et l'activité d'Abraham Du Quesne n'avait guère trouvé l'aliment qui lui convenait. Un événement important s'était passé dans le Levant, et le capitaine avait dû éprouver un vif regret de n'avoir pu y prendre part. Le 28 février, M. de Brézé avait eu le commandement d'une armée navale, et en même temps celui d'une armée de terre dont les corps devaient être embarqués sur ses vaisseaux. (Arch. de la guerre, vol. 96, p. 264.) Toutefois, le duc de Brézé ne devait commander à terre que dans le cas où le prince Thomas serait empêché de le faire. (Mêmes arch., vol. 99, p. 84.) La flotte fut partagée en deux grandes escadres, l'une de seize vaisseaux, dix galères, trois flûtes et huit brûlots, l'autre de neuf vaisseaux et dix galères. Le prince Thomas de Savoie, qui était en Italie, devait monter sur le Vaisseau Amiral « pour délibérer avec » M. de Brézé et prendre les résolutions sur toutes choses ». (Vieilles Arch. de la guerre, vol. 463, p. 3.) Les préparatifs furent longs. La première escadre, l'escadre de l'Amiral, se dirigea vers les côtes d'Italie, au commencement du mois de mai; M. de Montade, avec la seconde escadre, devait prendre la mer, le 11 de ce mois, en même temps que six vaisseaux armés pour le service de la République de Venise, et aller rejoindre M. de Brézé. (Vieilles Arch. de la guerre, vol. 99, p. 272.) Cette seconde escadre n'était pas prête, et la campagne allait commencer sans elle. Elle arriva cependant à point. Le prince Thomas s'embarqua à Savone pour aller à Orbitello, dont le siége avait été résolu. On descendit devant cette ville le 10 juin, et l'investissement commença dès le lendemain. La garnison espagnole fit une belle résistance. L'Armada, qui n'avait pas empêché le débarquement en se présentant devant Orbitello, se montra le 14 juin, forte de vingt-cinq vaisseaux, trente galères, huit brûlots et quatre flûtes; M. de Brézé avait vingt-cinq vaisseaux, vingt galères, dix brûlots et quatre flûtes. (Vieilles Arch. de la guerre, vol. 99, p. 110.) Le duc de Brézé, bien qu'il eût dix galères de moins que l'ennemi, attaqua avec un grand entrain Don Francisco Diaz Pimienta, que les Français nomment Pimantel. L'Amiral

espagnol le reçut bravement; cependant, obligé de se retirer, il laissa le champ de bataille sanglant et couvert d'horribles débris.

La victoire restait à la France [1]; mais celui qui l'avait préparée n'en devait pas recueillir les fruits. Un boulet avait décapité le vaillant duc de Brézé, qui, âgé seulement de vingt-sept ans, avait justifié la confiance qu'avait mise en lui le Cardinal de Richelieu, son oncle. Quand la nouvelle de la mort du Grand-Maître de la navigation arriva à Paris, elle produisit une impression douloureuse. On aime les héros jeunes. Il fallait pourvoir tout de suite l'armée navale d'un chef qui eût sur elle l'autorité d'un mérite reconnu; Mazarin désigna, le 29 juin 1646, le grand prieur d'Auvergne, commandeur des Gouttes, pour ce commandement. (Vieilles Arch. de la guerre, vol. 3786, p. 236.) Il y avait cependant sur la flotte un Vice-Amiral de France, dont M. de Brézé avait fait la fortune, M. Louis Foucault de Saint-Germain, comte du Daugnon, que nous avons nommé plus haut. Le duc, qui l'aimait d'une affection sérieuse, et l'avait reçu des mains du grand Cardinal, se démit en sa faveur de la lieutenance générale du gouvernement du Brouage, Oléron, etc. Outre cela, il lui fit donner, le 9 mai 1646, un brevet de

[1] Il est tout naturel que, sur le fait des événements de juin 1646, les documents espagnols diffèrent des nôtres. Ce que nous considérons comme une journée glorieuse pour notre flotte, ils le tiennent à peu près pour un succès au profit de leur Armada. Dans un rapport adressé de Porto-Hercule, le 3 juillet 1646, au Roi Philippe II, l'Amirante Réal Francisco Diaz Pimienta dit que sa Capitana (Vaisseau Amiral) étant couverte de voiles (*largando toto el trapo*), et allant avec un petit vent et à la remorque d'une galère vers l'Amiral de France, à neuf heures du matin, « il fut certain que ce » jour allait être le plus beau qu'eût vu la flotte de Sa Majesté; et il paraissait bien que » le duc de Brézé le craignait, car son escadre en désordre faisait retraite, laissant son » arrière-garde, qui pouvait être coupée par les galères d'Espagne ». Elle ne le fut pas cependant, non plus que quelques brûlots qui furent couverts par des vaisseaux français. « Cependant l'Armada, aspirant à joindre l'armée française, forçait de voiles. L'artillerie faisait un grand jeu de part et d'autre. Le tir français fut si heureux que, contrairement à ce qu'on avait vu (*contra todos ejemplos*) en un si gros vaisseau, ayant une si grosse mâture, un boulet coupa au ras du chouquet le grand mât de hune de la Capitane de Francisco Dias Pimienta, jetant bas le grand hunier et le grand perroquet, à l'aide desquels il allait atteindre le Vaisseau Amiral du duc de Brézé, et causa un grand désordre dans son gréement. Et comme tous les bâtiments français étaient couverts de toile, et qu'il était impossible aux matelots espagnols de se débrouiller dans ce pêle-mêle et de remettre les choses en ordre, l'Amirante Réal redoutant les brûlots, pour lesquels l'occasion était bonne, parce qu'il tombait sous le vent, et par là se rapprochait davantage de l'ennemi, il commanda au comte de Linares de le remorquer et de le porter au vent, ce que fit celui-ci, tout le reste du jour, pendant qu'il (l'Amirante) se réparait. Il ordonna en même temps au général Don Paul Fernandez de Contreras, qui servait comme Amiral, et qui, ce jour-là, fit

maréchal des camps et armées du Roi et l'emmena à l'expédition d'Orbitello. Au lieu de rester plus d'un jour à poursuivre l'ennemi afin d'engager une seconde affaire, il insista pour quitter la flotte et retourna en Provence. Ce qu'il voulait, c'était pouvoir courir à Brouage pour s'assurer de son gouvernement, conduite qui déplut à la Cour; pour le punir, on lui retira le commandement de la flotte, qui tomba alors aux mains du grand prieur d'Auvergne. Il était d'ailleurs peu expérimenté, hautain, avare, violent, et par ses défauts s'était aliéné bien des gens qui étaient auprès de la Reine Régente. Sa situation était d'ailleurs d'autant plus mauvaise qu'Anne d'Autriche venait de prendre la Grande-Maîtrise de la navigation, devenue vacante par la mort du duc de Brézé.

Comme son maître Richelieu, le Cardinal Mazarin prétendait avoir le gouvernement absolu de la marine. Il y avait plus d'un aspirant à la charge de Grand-Maître; tous les grands du Royaume s'y croyaient des droits. Au moment où Richelieu mourut, le parti des importants voulut en déposséder le duc de Brézé, mais la Régente ne céda pas sur ce point, et les prétentions de la maison de Vendôme, déjà anciennes, furent ajournées. Elles se firent jour de nouveau

preuve d'une grande valeur et d'une haute intelligence, il lui ordonna, dit le texte espagnol, de laisser arriver en combattant, pour empêcher les brûlots de l'aborder; ce qu'il fit.

Mais, ajoute le rapport, — que nous analysons en en respectant le sens,— comme l'armée ennemie, le vent s'étant élevé et ayant fraîchi, s'éloignait pour ne pas se faire aborder, les Espagnols n'eurent aucun mal dans cette journée; car ils ne perdirent qu'un brûlot, qui, ayant eu sa grande vergue coupée, s'était souventé et avait été coupé par les galères de France. Le capitaine de ce navire à feu fit passer son équipage dans un vaisseau de guerre et incendia lui-même son bâtiment, pour qu'il ne tombât pas aux mains de l'ennemi.

Rien de plus sur le combat du 14 juin 1646; c'est fort modeste. Quant à la journée du 15, l'armée française était au vent cette fois, et, voyant que l'Armada s'efforçait de lui disputer cet avantage et mettait dehors toutes ses voiles pour l'atteindre, elle prit la fuite, dit la relation espagnole, larguant aussi toutes les siennes (*y largue todo el trapo, en su alcance, se pudio en huida largando todo el suyo*). Ceci est assez étrange, et il est assez singulier de lire dans les récits français que les Espagnols se retirèrent, ne voulant pas courir les chances d'une seconde affaire, et de trouver dans la *Carta* espagnole cette assertion que Francisco Dias Pimienta ne put rejoindre la flotte du Roi de France, laquelle fit semblant de ne pas entendre le canon qui la provoquait. Le rapport dit que, dans une tempête qui s'éleva le 16 juin, les Espagnols perdirent la galère *Sainte-Barbe*, et les Français la galère *Saint-Dominique*. Pimienta apprit que les Français s'étaient arrêtés à San Remo (sur la côte de Nice à Gênes) pour enterrer leurs morts, à l'exception du duc de Brézé, qu'on embauma, et dont on porta le corps à Toulon. — La *Carta* de François Dias Pimienta est aux Archives de Simancas, Marine, liasse 3,255.)

lorsque fut connu à Paris l'événement du 14 juin; mais le prince de Condé, averti par le comte d'Alais, gouverneur de Provence, avant que la Reine eût été instruite de la mort de M. de Brézé, vint en hâte de Saint-Maur au Louvre, et demanda pour le duc d'Enghien l'Amirauté et Brouage. (Journal d'Olivier d'Ormesson.)

Mazarin laissa crier les Condé, les Vendôme, le contrôleur général d'Emery, le Maréchal d'Estrées, M. Beautru et tous ceux qui avaient pris parti pour Monsieur de Condé, et pria la Reine de se charger de la Grande-Maîtrise de la navigation. Elle n'avait rien à refuser à Mazarin, et mit à néant toutes les espérances. Olivier d'Ormesson dit à ce sujet :

« Le dimanche 15 juillet, les nouvelles étaient que M. le duc d'Anguien (*sic*) faisait instance pour l'Amirauté » (il était beau-frère du défunt Amiral et pensait que cela lui donnait un certain droit), « et que La Rallière, lieutenant de la compagnie des gardes de la Reine, lui ayant esté dire de la part de Sa Majesté qu'elle prenoit l'Amirauté pour elle, il répondit qu'il en étoit ravi, parce qu'il voyoit bien que la Reine le faisoit pour la lui donner avec plus de libéralité. »

Nous ne savons ce qu'il y a de vrai dans cette chronique, mais ce que nous voyons, c'est que, le 15 juillet 1646, il y avait déjà onze jours que la Cour et la ville connaissaient le contenu des lettres du Roi confiant à la Reine sa mère la charge de « Grand Maistre, Chef » et Surintendant général de la navigation et commerce de France ». Ces lettres avaient été « données à Paris, le quatriesme jour de » juillet, l'an de grâce mil six cent quarante-six, et du règne de » Louis XIV le quatriesme ». (Archives nationales, Ordonn. de Louis XIV, 1er vol. H. H. H., fol. 662. Le Roi disait, par la plume de Mazarin, qu'il se réservait

« néantmoings en temps de guerre de donner pouvoir et commission de commander » ses « armées navales à telles personnes » qu'il voudrait « choisir et » qu'il jugerait « capables, lesquelles » donneraient « tous ordres et commandements aux vaisseaux dont les dictes armées » seraient « composées, conformément aux pouvoirs qui leur en » seraient « expédiés pour le temps de la guerre, après laquelle les dicts vaisseaux seraient « replacés par nostre dicte Dame Royne, pour la garde de nos costes, » entretien et sûreté du commerce, et leur donnera tel ordre qu'elle advisera pour nostre seruice, *sans que ceulx qui pourroient après elle et à » l'avenir posséder la dicte charge de Grand Maistre, Chef,* etc., *puissent » prétendre le commandement des armées leur appartenir, sous prétexte que, » par les lettres de provision de la dicte charge expédiées à nostre cousin le*

» *duc de Brézé, le dict commandement luy a esté accordé,* ains sera obser-
» vée la clause insérée dans nostre édit de suppression de la charge d'Admiral
» du mois de janvier 1627, enregistré le 3e de mars en suivant, qui
» porte réserve de donner le commandement de nos armées pour un temps
» limité, suivant que les occasions le requerront[1]. »

Cet acte fort sage n'infligeait pas à une femme le ridicule du commandement des flottes françaises ; elle en faisait un Ministre de la marine et du commerce, un administrateur chargé de pourvoir à tout ce qui touchait au commerce maritime, à l'entretien et au mouvement des escadres, à la sécurité des ports et des côtes. Tout le monde devait sentir qu'il n'y avait rien de définitif dans cette situation, qui laissait un certain espoir aux princes dont la visée était à cette grande charge, d'une importance considérable et qui rendait beaucoup à celui qui la possédait. Les Vendôme et les Condé, irrités d'abord et peu modérés dans leurs plaintes, s'apaisèrent et attendirent. Le duc d'Enghien fit porter ses excuses à la Reine par M. de Nesmond, et le calme revint un peu sur l'océan de la Cour, qu'avait soulevé la tempête.

Mazarin apprit que le prince Thomas avait levé le siége d'Orbitello, pressé par la venue d'une armée espagnole qui ne lui laissait pas l'espoir de prendre une place très-bien défendue, et lui donnait à peine le temps de rembarquer une partie de son monde et de se retirer avec le reste. Cette nouvelle ne jeta pas le Cardinal dans un

[1] Tous les grands officiers de la couronne, comme les princes, avaient des gardes ; la Reine, en sa qualité de Grande Maîtresse de la navigation, en eut, ainsi qu'en avait eu le Cardinal de Richelieu. Les Archives de la Marine ont, pour les années 1647, 1648, 1649 et 1650, des états de la dépense faite pour l'entretien de cette petite troupe. Ces états nous apprennent que M. de Lunas, capitaine, avait par mois 200 livres ; M. de Villeneuve, lieutenant, 150 livres ; M. de la Brosse, enseigne, 120 livres ; un maréchal des logis, 81 livres. Trois brigadiers touchaient chacun 54 livres ; quatre-vingt-treize soldats avaient pour solde et nourriture 27 livres par homme. La compagnie coûtait donc par mois 3,274 livres, et par an 39,232 livres. — Voltaire dit, dans *l'Ingénu,* en parlant du fils d'un parent du Maréchal de Marillac : « Il était dans les gardes du Cardinal de Richelieu ; car ce *prêtre,* ainsi que le » Mazarin, avait des gardes. » Ce n'était point comme prêtre et Cardinal que Richelieu avait une compagnie de mousquetaires ; c'était comme Ministre et comme Amiral de France ou Grand Maître de la navigation et du commerce. C'était comme ministre ensuite que Mazarin eut des gardes. — La Reine Anne d'Autriche avait une compagnie de gendarmes, commandée en 1636 par le comte d'Estaing. Cette garde d'honneur, qui devait passer au service de la jeune Reine, femme de Louis XIV, Marie-Thérèse d'Autriche (1660), et qui y passa en effet, était, en 1658, sous le commandement d'Edme-Claude de Simiane, comte de Moncha. — Les Généraux des galères avaient des gardes comme les Amiraux de France.

découragement qui aurait pu paralyser un esprit moins résolu. Des ordres furent envoyés pour l'embarquement à Toulon de nouvelles troupes devant agir sous les Maréchaux de la Meilleraye et du Plessis-Praslin. (Lettres données à Fontainebleau, le 18 août 1646. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 100, p. 76.) Quelque temps avant la nomination de ces deux généraux, le commandeur de Nuchèzes, avec une escadre, avait pris quatre vaisseaux espagnols. La flotte partit sous les ordres du commandeur des Gouttes. Ce ne fut point Orbitello qu'elle alla chercher, mais Piombino, qui fut pris le 11 octobre. Elle se porta de là à Porto-Longone (île d'Elbe), qui, après une défense assez obstinée, fut contraint de se rendre dans les derniers jours du même mois.

Louis Foucault de Saint-Germain — auquel nous revenons, — mal avec la Reine, mal avec le Cardinal, trouva un bienveillant intermédiaire entre Sa Majesté et Son Éminence, dans la personne du Maréchal de la Meilleraye, qui pourtant, dit-on, ne l'aimait guère. Le Maréchal obtint du Roi un congé pour le comte du Daugnon, au commencement de l'année 1647. Le comte fut reçu par la Reine et « se rétablit assez bien avec elle », suivant l'expression du capitaine Nicolas Gargot dans ses *Mémoires,* où se dessine en traits peu flatteurs le portrait de M. du Daugnon, contre qui plaida longtemps le pauvre Gargot, dépouillé de la façon la plus odieuse par le gouverneur de Brouage. Gargot avait navigué sous les ordres de Foucault de Saint-Germain, et le connaissait assez pour le peindre en pied et faire son image ressemblante.

Bien qu'il se fût remis à peu près avec Anne d'Autriche, le comte du Daugnon fut longtemps sans commandement.

XIX.

Le 28 janvier 1647, le Roi signa l'instruction donnée à Abraham Du Quesne par le Cardinal Mazarin et la Reine Régente qui le renvoyaient en Suède. Le 24, dans une lettre signée Louis, et contresignée De Loménie, Louis XIV, par la plume de sa mère, avait dit à la Reine Christine :

« Ayant donné charge au sieur Chanut... de convenir du prix de la vente de quatre de vos vaisseaux de guerre, canons, agrès et apparaux, avec les commissaires que vous députez à cet effet, et envoyant le sieur Du Quesne, capitaine et Chef d'escadre de nos vaisseaux, auec l'équi-

page de matelots convenable pour les amener en France, nous lui avons ordonné de faire charger cent canons de fer, cinquante mille boulets, cinq ou six cents barils de goudron, et une navée » (un plein navire) « de mâts que nous faisons acheter.... Nous vous convions donc de permettre la sortie des marchandises ci-dessus franche et quitte de tous droits et péages, attendu que ce sont *munitions servant à la guerre qui se fait pour nos communs intérêts* » (contre l'Empire). Signé : « Votre frère, cousin et allié. Louis. »

Le même jour, le Roi avait écrit à M. Chanut une lettre pour l'avertir de la demande qu'on faisait à la Reine de Suède. Dans cette lettre comme dans l'autre, Du Quesne était dit *capitaine et chef d'escadre* des vaisseaux du Roi. Cette qualification peut paraître singulière aujourd'hui et a besoin d'être expliquée. A cette époque, les chefs d'escadre n'étaient point comme passagers sur le navire qui les portait; ils commandaient réellement leur vaisseau et n'avaient point de capitaine de pavillon; mais quelquefois ils avaient un capitaine en second. Ce ne fut que plus tard que ces officiers généraux eurent sous eux un capitaine commandant le Vaisseau Pavillon; mais il faut dire que cela ne changea guère l'état des choses. Le chef d'escadre — qu'on nomma ensuite contre-amiral — ne se désintéressa jamais tout à fait du commandement du bâtiment sur lequel il avait arboré son pavillon, et ce fut toujours une gêne pour le capitaine, dont la liberté se trouvait entravée. « Un officier général, nous disait un jour M. l'Amiral de Rigny, est toujours, par » habitude, son capitaine de pavillon; et moi qui blâme cette habitude, je ne puis me défendre de me mêler du mouvement, de la » manœuvre et de l'état de mon vaisseau, comme si cela était de » mon devoir. »

Abraham Du Quesne fut donc élevé au rang de Chef d'escadre à la fin de l'année 1646 ou dans les premiers jours de l'année suivante. Nous n'avons pu trouver sa commission. Le rang de Chef d'escadre était la récompense que la Reine Régente donnait au capitaine tant recommandé par M. de La Thuillerie.

Le 16 février 1647, M. P. Chanut, à propos du payement en sel des quatre vaisseaux, écrivait au Cardinal Mazarin :

« Ils veulent de l'argent, pour être employé, à ce qu'ils disent, au remplacement de nouveaux navires, et, je crois, *une bonne partie aux dépenses du couronnement de la Reine*. Nos offres sur les prix, conformément au Mémoire que Votre Éminence m'a envoyé, furent trouvées par M. le Chancelier démesurément éloignées. J'ai contesté de raisons avec

lui et de prières avec la Reine, qui m'a reconnu que les officiers de son Amirauté étoient difficiles à vaincre sur l'estime et la bonne opinion des navires. Ils disent, et en sont piqués, que Votre Éminence a choisi tout ce qu'ils avoient de meilleurs navires ; *ils n'en regarderont pas M. Du Quesne d'un bon œil quand il reviendra.* »

C'était, en effet, A. Du Quesne qui avait fait un choix et « avait » appris l'état et consistance, le port et les agrès » des bâtiments désignés au Cardinal, comme l'avait écrit le Roi à M. Chanut, le 24 janvier. Parmi les vaisseaux choisis était le *Chasseur,* qu'on laissait au prix de 14,000 rishdales. Ce prix avait été fixé par le résident de France, « avec le conseil du sieur Jacob Du Quesne, qui le connoît » et l'a commandé ». (Chanut, 16 février 1647.) Jacob avait monté ce navire après sa promotion au grade de capitaine dans l'armée navale suédoise (9 novembre 1644).

Mazarin, pour rendre favorable au désir de la France la jeune Christine, lui avait envoyé par M. de Boisfermé, au mois de janvier, Du Quesne étant retenu, des Cabinets d'un beau travail, remplis de livres estimés et de raretés. La Reine avait accepté le présent [1], mais ne voulait pas être en reste avec le Cardinal. Le comte Magnus dit à M. Chanut que Sa Majesté Suédoise avait dessein d'offrir au Ministre français un beau vaisseau, neuf et « en état de faire honneur à Elle » et service à Son Éminence ». (Chanut, 23 février 1647.)

Le 1er mars, le chancelier Axel Oxenstiern, M. Chanut, seigneur de Biches, et l'Amiral Éric Runing, signèrent le traité (écrit en latin) par lequel la Reine de Suède cédait au Roi de France les vaisseaux *Jupiter, Lion de Smalande, Reine* et *Chasseur* [2], devant partir aussitôt que les glaces fondues permettraient la navigation. Trois devaient être livrés au Roi Très-Chrétien dans le port de Dales ; le *Chasseur* serait donné au port de Gothembourg. Le prix accepté par la Suède était 72,000 rishdales. M. Chanut écrivait au Cardinal le 2 mars : « J'attends l'arrivée de M. Du Quesne pour l'armement. » Le 9 mars,

[1] Les cabinets et ce qui les accompagnait furent présentés à Sa Majesté Suédoise par M. de Boisfermé. (Chanut au Cardinal Mazarin, 19 janvier 1647.)

[2] Ces vaisseaux n'étaient pas neufs ; les Du Quesne les avaient choisis parmi les meilleurs de la flotte suédoise. On reconnut plus tard qu'ils n'étaient pas également bons voiliers. — Le *Jupiter* était long de 128 pieds (41m 90c), large de 31 pieds 4 pouces (10m 14c) ; il avait de creux 13 pieds (4m 22c). Sa hauteur entre les ponts était de 7 pieds 3 pouces (2m 35c) ; sa capacité était de 775 tonneaux. — Le *Lion de Smalande* avait de longueur 122 pieds (39m 63c), de largeur 30 pieds (9m 74c), de creux 12 pieds (3m 90c), de hauteur entre les ponts 6 pieds 6 pouces (2m 11c). —

il écrivait à M. de Brégy, qui était chargé de faire à Dantzig des levées d'hommes pour le service de la France, que, pour emporter ces hommes, au nombre d'environ 2,000, il y aurait six navires : les trois vaisseaux suédois à Stockholm, deux frégates du Roi de France, et une flûte qui porterait en outre des mâts dans sa cale.

Du Quesne était parti de France, mais n'était pas encore arrivé à Stockholm le 30 mars 1647. « Il devrait être ici il y a plus de » huit jours », écrivait M. Chanut à M. de Brienne. (Aff. étrang., Suède, t. 9.) On sut, le 12 avril, qu'il « avoit passé à Hambourg ». (Même tome.) Dans une lettre au Cardinal (27 avril 1647), M. Chanut disait :

« En tout, la Reine s'est portée contre ses officiers pour nous faire délivrer ce qu'il y avoit de meilleur pour l'armement des vaisseaux désormais françois. »

Du Quesne arriva enfin à Stockholm, le 14 avril 1637, accompagné d'un charpentier (Jean de Wert sans doute), et se mit tout de suite à l'armement avec Jacob, son frère. Quant à Pierre Banos, il était allé à Gothembourg pour faire caréner et armer le *Chasseur,* qu'il devait commander et mener au Sund, où Du Quesne l'irait rejoindre. (Chanut, 20 avril, au comte de Brienne.) Pendant que les officiers français travaillaient à mettre les trois vaisseaux en état de faire leur voyage, Christine s'occupait du navire qu'elle offrait au Cardinal Mazarin. Elle en parla à M. Chanut et lui dit que, de deux bâtiments qu'elle faisait construire, elle voulait envoyer le plus grand.

Le *Jupiter,* la *Regina* et le *Lion* descendirent à Dales, où les Français devaient en prendre livraison. Les équipages destinés à monter ces vaisseaux, et aussi le *Berger,* étaient arrivés à Dales sur deux frégates : la *Levrette* du Havre, capitaine Vimeur, et la *Charité,*

La *Regina* était longue de 117 pieds 6 pouces (32m 65c), large de 29 pieds 6 pouces (9m 58c); son creux était de 11 pieds 3 pouces (3m 65c); la hauteur de son entrepont de 6 pieds 3 pouces (3m 03c). — Le *Chasseur* avait à peu près les mêmes dimensions. — Le *Lion* était de 690 tonneaux, la *Regina* de 560. (Inventaire fait en 1647 et signé Chanut. Arch. de la Mar. Campagnes, 1647.) Le vaisseau *Jupiter* fut démoli à Brouage en 1658. Le 23 juin de cette année, M. Colbert de Terron écrivait à J. B. Colbert, alors auprès de Mazarin : « N'ayant point trouvé de marchand pour le *Jupiter,* je l'ai fait rompre. J'espère qu'au moins j'en tiendrai compte de mille écus. Son Éminence peut savoir de M. de Nuchezes qu'il n'a pu vendre plus de dix-huit cents livres un navire aussi grand et moins vieux. » (Bibl. Nat. Ms. Lettres à Colbert, vol. 1er.)

commandée par Étienne Du Quesne. Celle-ci, venant de Dunkerque, était arrivée au rendez-vous le 15 mai ; l'autre, jetée par la tempête dans un port de la Norvége, avait été obligée de s'y réparer, et n'arriva à Dales que le 20 mai.

Une difficulté surgit, du fait des officiers suédois, au moment de la remise des vaisseaux aux Du Quesne et à Banos. Abraham Du Quesne, son frère Jacob, et Pierre Banos, encore au service de Christine, avaient, le 10 mai, demandé leur congé définitif et l'avaient obtenu de la Reine. (Communication de M. l'archiviste de Stockholm.) Cependant l'Amiral Runing ne voulut point recevoir de Du Quesne aîné la décharge des vaisseaux, mais seulement de M. Chanut, « le » pouvoir donné au Chef d'escadre français n'étant pas un pouvoir » public ». M. Runing soutenait d'ailleurs que « Du Quesne étoit » encore officier de la Reine Christine, qui pouvoit trouver mauvais » qu'il se fût remis au service de Leurs Majestés Françaises sans » être préalablement dégagé du serment qu'il avoit fait à la couronne » de Suède ». (P. Chanut, 25 mai 1647.) Ce prétexte était ridicule ; mais M. Runing voyait partir avec peine des navires que l'Amirauté suédoise avait vendus malgré son opposition. Il céda à la fin, « pour » montrer, dit-il, qu'*il faisoit estime de M. Du Quesne* » ; d'ailleurs celui-ci, pour couper court à ces difficultés sans motifs sérieux, avait pu montrer à l'Amiral la lettre que la Reine de Suède envoyait par lui au Cardinal Mazarin, afin de lui recommander vivement Abraham et Jacob Du Quesne, et leur camarade Pierre Banos. Dans sa lettre du 25 mai à M. de Brienne, M. Chanut disait à ce ministre :

« Pour ce que Monsieur Jacob Du Quesne ne vous est pas si bien connu que Monsieur son frère, je crois, Monseigneur, être obligé de rendre témoignage à la vérité pour le bon service qu'il a rendu en cette occasion. Il est merveilleusement actif et vigilant, et, en ce que j'en ai connu par le ménage que nous avons eu à faire, fort homme de bien. — Je vois, par les diligences qu'a faites Monsieur Banos à Gothembourg, qu'il ne s'est pas moins bien acquitté de son devoir pour le navire le *Chasseur;* c'est un homme sans bruit et franc, qui a esté estimé dans le service qu'il a rendu en l'armée navale de Suède. »

Ab. Du Quesne, tout étant prêt, se rendit à Upsal pour prendre congé de Christine. Jacob avait eu l'honneur de voir la Reine et de la remercier, à Stockholm, dans les premiers jours d'avril. (Chanut, 15 avril, 25 mai 1637.)

Les vaisseaux étaient encore à Dales le 1er juin, et M. Chanut

allait, ce jour-là, « prendre congé de M. Du Quesne et de tous nos » Français ». M. Chanut écrivait, le 8 juin, aux plénipotentiaires que « les vaisseaux du Roi, partis de Dales au commencement de » la semaine, avaient été forcés par le mauvais temps de relâcher » dans ce port ». Enfin, le 9 juin 1647, ils partirent avec un vent maniable. (Chanut à Brienne, 15 juin.) Restait le vaisseau destiné par la Reine au Cardinal Mazarin. Il occupait beaucoup Christine. On devait graver les armes de Son Éminence sur les trente-deux canons que porterait ce navire, et les peindre sur le tableau de la poupe, avec les armes de la Reine Christine placées au-dessus de la tête de Sa Majesté, dont la figure en pied devait occuper le milieu du tableau. Les armes du Cardinal Mazarin devaient être mises aux pieds de Christine. Cela avait été convenu entre la Reine et M. Chanut, afin qu'il parût que ce navire « étoit un présent de la » Reine » au Cardinal. (Chanut à Mazarin, 17 juillet.) Mais la Reine changea d'avis; voici, en effet, ce que nous lisons dans une lettre de M. Chanut à M. de Cérisantes (12 octobre 1647) :

« La Reine envoie à M. le Cardinal un très-beau vaisseau, tout armé en fonte, en présent, et l'a nommé *Jules*. Il (Mazarin) est peint à la poupe armé à la romaine, auec le manteau d'escarlate replié et traisnant derrière le dos, soustenant le bras du Roy qui tire d'un arc contre l'écu de l'Empire pendu à un arbre éloigné, avec cette devise portée par deux anges : « *Hunc* » *regere imperio populos Romam doceto.* » Ce tableau est fort agréable et plaist fort à la Reine pour ce que tout en est de son invention. »

Le *Jules* fut conduit en France par un capitaine hollandais nommé Johan Jahanson, les Suédois n'ayant pas un officier qui connût bien les approches de France. Il ne partit de Stockholm que le 30 décembre 1647 pour Gothembourg, où il devait hiverner. (Chanut, 30 décembre.) Le 5 juin 1648 seulement, il fit voile pour la France, accompagné de la *Fortune*[1], que Christine vendait à la France. (Chanut, 20 juin 1648.) Quand les vaisseaux furent arrivés, le *Jules*

[1] M. Chanut écrivait au Cardinal, le 23 novembre 1647 : « Ayant su que le » vaisseau qu'on vouloit enuoyer avec le *Jules* estoit petit et fort viel, j'ay aidé à la » résolution d'en prendre un autre plus grand et meilleur, appelé la *Fortune*. » Le capitaine de ce navire fut un nommé Clas Cornelissen. (Chanut, 16 mai 1648.) Notre Ambassadeur demandait qu'on fît présent à ce capitaine de cent cinquante écus, et qu'on en donnât autant à son équipage. Il demandait pour Johan Jahanson « une » chaîne de cent écus d'or au moins ». La *Fortune* et un heu, qui portent tout ce » que la Reine de Suède a fait acheter en France pour son couronnement, sont arrivez » icy (Stockholm) l'onziesme jour après leur départ du Havre de Grâce », écrivait M. Chanut au comte de Brienne, le 24 octobre 1648.

I. 11

prit tout de suite son rang dans la flotte française, appartenant nominalement au Cardinal, mais, en effet, comptant parmi les navires de Louis XIV.

Pourquoi les vaisseaux le *Jupiter*, le *Lion*, la *Regina* et le *Chasseur*, partis, comme on l'a vu, de Dales le 9 juin 1647, sous la conduite d'Abraham Du Quesne, n'arrivèrent-ils à Dieppe que le 5 août? Tout ce que nous avons pu savoir, c'est que, près de Copenhague, comme il venait en France, un grand coup de vent jeta le *Jupiter*, monté par notre chef d'escadre, sur la côte danoise, où il éprouva des avaries. La *Charité* se tira mieux d'affaire; aussi continua-t-elle sa route et précéda-t-elle les quatre suédois. Elle perdit seulement une ancre et un câble, mais tint bon sur ses autres amarres. (Arch. de la Marine, Inventaire de la frégate la *Charité*, 1647, vol. in-fol. intitulé *Havre de Grâce*, 1640-1652; Arch. des Aff. étrang.; lettre de M. Chanut à M. de Brienne, 13 juillet 1647.) Enfin, Dieppe vit les vaisseaux mouillés sur sa rade le 5 août, et voici dans quelles circonstances.

Anne d'Autriche et son ministre avaient jugé à propos de faire en Normandie un voyage politique, afin de montrer à la province le Roi, qui n'avait pas encore dix ans. Leurs Majestés et le Cardinal Mazarin, que suivaient le Cardinal Barberini, M. le duc de Joyeuse, le marquis de Villeroy, gouverneur de Louis XIV, et M. de Brienne, premier secrétaire d'État, arrivèrent à Dieppe le 3 août. La Reine Régente fut logée, ainsi que Mazarin, chez M. Cosse, au magasin à sel; le Roi, avec son gouverneur, fut reçu chez M. Dancourt, rue du Haut-Pas. Quand la Reine eut pris quelque repos, elle se rendit avec le Roi et toute leur Cour à l'hôtel du gouverneur, M. de Montigny, où eurent lieu quelques présentations. Une députation du Parlement de Rouen, ayant à sa tête M. Charles de Faucon de Ris[1], premier président de cette compagnie, fut admise auprès de l'enfant royal avant tout autre représentant des autorités royale et municipale. M. Faucon de Ris commenca son compliment de bienvenue;

[1] Charles de Faucon de Frameville, premier président du Parlement de Rouen depuis le 13 février 1628, était fils d'Alexandre Faucon, seigneur de Ris, qui avait eu la première présidence le 8 mars 1608. Charles avait un fils, Jean-Louis de Faucon, seigneur de Ris, marquis de Charleval, qui lui succéda sur les fleurs de lis le 5 août 1647, ayant eu, le 28 février 1643, la charge de son père en survivance. (Reg. du Parlement de Rouen.) — Le journal d'Olivier d'Ormesson raconte en ces termes la mort du premier président, « lequel, ayant dîné chez M. de Montigny, gouverneur de Dieppe, *remarqua qu'ils étoient treize à table*. On fit venir un des fils de

mais il l'avait à peine achevé qu'il tomba mort presque aux pieds de la Reine. On peut se figurer l'effet que produisit sur la Cour et sur la ville, où le bruit s'en répandit tout de suite, cet incident douloureux. La joie se changea bien vite en une terreur superstitieuse. Le trépas inopiné du président, qu'on venait de voir plein de force et de vie quelques instants auparavant, attrista cruellement une journée qui avait commencé ainsi que commencent les grandes fêtes populaires. Cependant, pour ne pas laisser les augustes visiteurs sous l'impression d'un événement funeste, le Gouverneur et Messieurs de la ville imaginèrent de donner à la Cour le spectacle d'un combat naval. Les ordres furent envoyés aux capitaines dont les navires étaient sur la rade, et, pendant la nuit, ceux-ci se préparèrent pour que rien ne manquât à l'effet qu'on se promettait de cet exercice militaire. Le 4 août, après la messe, la Reine et son fils voulurent bien tenir — par représentants — sur les fonts de la paroisse Saint-Jacques, le fils d'un exempt des gardes du Roi, dont la femme, qui était du voyage, venait d'accoucher.

« Le 4e aoust 1647, on a fait les cérémonies du baptême à Louis, fils de Michel Canu, escuier, sieur de la Sougnère, exempt des gardes de Sa Majesté ; et damoiselle Suzane Lesprit, lequel a été nommé par M. Nicolas de Neufuille, marquis de Villeroy, Mareschal de France, gouuerneur de la personne du Roy, pour le Roy Louis quatorziesme, Roy de France et de Nauarre, et par dame Marie-Catherine de La Roche-Foucault, marquise de Louercy (*sic*), comtesse de Radan (?), dame d'honneur de la Reine, pour la Reine Régente. » (Reg. des bapt. et inhum. de la paroisse de Saint-Jacques, de 1639 à 1660. Greffe de la ville de Dieppe.)

La Cour s'étant réunie chez le Roi, dans la maison de M. Dancourt, qui avait vue sur la rade, la Reine donna le signal de la naumachie. Deux navires armés chacun de dix-huit pièces de canon étaient mouillés dans les eaux de Dieppe, avec huit barques portant quelque petite artillerie. L'un des navires était commandé par un capitaine nommé de Senne, l'autre « par le jeune Du Quesne ». C'est

M. de Montigny. Le président témoigna n'avoir jamais eu plus de santé. Ensuite il fut faire sa harangue, qui fut mauvaise, et en se retirant, sur le bas de la montée, il tomba mort sans dire autre chose que : « Mon Dieu ! que je me trouve mal ! » — Un autre malheur attrista la Cour. Jacques Barbier, officier marinier, fut tué d'un coup de canon pendant un simulacre de bataille dont nous allons parler. Nous voyons que la Reine fit donner, le 6 septembre 1647, trois cents livres à Marthe Licton, la veuve de Barbier, « à cause de sa pauvreté et pour lui donner le moyen d'élever deux petits enfants ». (Comptes du trésorier de la Marine du Ponant.)

ainsi qu'un récit publié par la *Gazette de France* désignait le frère puîné d'Abraham Du Quesne, Étienne, qui était revenu de Suède sur la frégate la *Charité,* à la fin du mois de mai[1]. Les barques furent partagées entre les capitaines Étienne Du Quesne et de Senne, qui en composèrent deux escadrilles. Une d'elles arbora le pavillon blanc de France, l'autre hissa au bâton de pavillon les couleurs de l'Espagne, avec qui l'on était en guerre. Les deux groupes se mirent sous voile, les rames secondant l'effet du vent. La canonnade commença. Après des manœuvres habiles de part et d'autre, et un combat à distance, on en vint à l'abordage, et, comme il devait arriver, le pavillon de Philippe IV dut s'abaisser devant celui de Louis XIV.

Alors la scène changea. Le vaisseau le *Berger,* qui était arrivé de Suède comme à point pour cette fête nautique, fut attaqué sous voile par Étienne Du Quesne et M. de Senne. Il avait trente-quatre pièces de canon et se défendit noblement. La lutte fut longue, opiniâtre ; on brûla beaucoup de poudre, et, pour le bouquet, on incendia deux barques, dont les équipages gagnèrent la terre à la nage. La noble assemblée fut ravie de cette représentation d'une bataille sur mer ; elle envoya féliciter les acteurs de cette scène.

D'autres fêtes attendaient Leurs Majestés pour le lendemain ; mais un incident heureux, auquel on ne s'attendait point, appela de nouveau sur le rivage toute la Cour, promenée dans la ville, qui s'était couverte de drapeaux, de flammes, de banderoles et de latin. On

[1] Dans l'inventaire fait au Havre de cette frégate en 1647, nous trouvons les articles suivants : « Une vieille enseigne rouge et blanche aux trois fleurs de lys ; une vieille » bannière d'étamine rouge, blanche et bleue ; une vieille flamme blanche et bleue. » Nous nous sommes longtemps occupé de recherches sur les pavillons français, mais nous n'avons pas été heureux. Les documents nous ont fait défaut, et nous ne sommes point en mesure de dire pourquoi, à bord des vaisseaux en 1647, se trouvait « une « enseigne rouge et blanche », portant les trois fleurs de lys, ce qui semblerait en faire une enseigne royale. Quant à la flamme blanche et bleue, elle était aux couleurs du pavillon que portaient tous les navires des provinces maritimes. Le pavillon national, avant que le blanc unique fût adopté comme sa couleur, était blanc et bleu. La bannière d'étamine, rouge, blanche et bleue, ne nous étonne pas beaucoup ; elle était aux couleurs de la maison royale. Nous avons montré ailleurs (Mémoire sur les trois couleurs nationales, 1845) que la galère réale, sous Louis XIV, portait une flamme aux trois couleurs rouge, blanc et bleu.

L'inventaire de la *Charité* est signé par son capitaine :

signalait au large quatre vaisseaux que l'on supposait être ceux que la France avait acquis de la Reine Christine (le *Jupiter,* le *Lion de Smalande,* la *Regina* et le *Chasseur*) ; c'étaient, en effet, les navires qu'Abraham Du Quesne amenait du Nord, « *présent,* dit fort mal à propos un chroniqueur dieppois, *que la Reine de Suède faisoit au Roy.* » (Michel-Claude Guibert, *Mémoires* pour servir à l'histoire de Dieppe ; Ms. Arch. de Dieppe [1].) La Cour fut avertie à l'instant de l'arrivée des vaisseaux que le Trésor royal avait bien payés, et que le Cardinal Mazarin dut être enchanté de voir enfin toucher un port français. On conduisit le Roi, sa mère et leur suite au château, d'où ils purent voir s'approcher et grandir, de minute en minute, ces bâtiments dont le premier, le *Jupiter,* portait à un de ses mâts de l'arrière (le contre-artimon) la flamme du Chef d'escadre de Dunkerque. Quand il fut à quelques portées de canon de la ville, Du Quesne, averti de la présence du Roi à Dieppe, commença un salut que les trois autres vaisseaux firent aussi, et que le château leur rendit. Du Quesne mouilla devant le château. Le Cardinal Mazarin, impatient de voir de près son acquisition, se fit porter à la rade et monta à bord du *Jupiter,* où il fut reçu par le capitaine et son équipage, avec de grands cris de bienvenue et de nombreuses décharges d'artillerie. Abraham Du Quesne eut alors un long entretien avec Son Éminence, à qui il put remettre la lettre par laquelle la Reine Christine le recommandait chaudement au Cardinal. Abraham, Jacob et les deux capitaines, leurs compagnons, furent présentés plus tard à Leurs Majestés, qui les complimentèrent sur leur arrivée. La Cour quitta bientôt Dieppe, et son départ fut salué par des tonnerres d'artillerie partant de tous les vaisseaux.

Le retour des Du Quesne à Dieppe dut être bien fêté par leurs

[1] Les *Mémoires des Antiquités de la ville de Dieppe* (Bibl. nat., Ms. suppl. fr. 254-12) font arriver les vaisseaux de Suède — au nombre de trois et non de quatre — pendant le combat du 4 août. Les Mémoires de Guibert (1761) contiennent la même erreur. La relation imprimée à Dieppe en 1647, et reproduite par le *Mercure*, mérite plus de croyance. Elle fut écrite, pour ainsi dire, sous les yeux de Du Quesne, que l'auteur ne dut pas manquer de consulter, et vue d'ailleurs par Messieurs de la ville, qui en permirent l'impression. — Madame de Motteville, parlant du voyage du Roi et de la Reine en Normandie, s'exprime ainsi : « Elle (la Reine) ne tarda que trois » jours à Dieppe, dont le séjour lui fut agréable. Elle se plaisoit à la vue de la mer, » qu'elle voyoit des fenêtres de sa chambre, et d'où elle vit *les brûlots se consumer sur* » *la mer pour la divertir*. Le Roi alla voir un vaisseau *que la Reine de Suède lui avoit* » *envoyé,* grand et beau, et on fit devant lui un combat naval ». Puis elle parle de la mort subite de M. de Ris.

compatriotes. Où était leur mère lorsqu'on annonça que leurs vaisseaux étaient en vue? Probablement sur le rivage, hâtant de ses vœux l'instant où une embarcation pourrait la mettre à bord du navire du chef de la famille, son bien-aimé Abraham. Les trois fils de Marthe de Caux restèrent peu de temps à Dieppe, Jacob moins encore sans doute qu'Abraham et Étienne; car, fiancé par contrat, comme nous l'avons dit, dès le 22 septembre 1646, à Susanne Guiton, il devait avoir hâte d'aller à la Rochelle auprès de sa promise. Que Marthe de Caux et son fils Étienne soient allés rejoindre Jacob, nous le croyons. Quant à Abraham, nous pensons qu'il lui fut permis de suivre sa mère.

Le mariage de Jacob Du Quesne fut célébré le 10 septembre 1647. L'acte religieux est inscrit au registre n° 38 du temple de la Ville neuve. Il est en trois lignes, suivant la coutume du temps : « Le » mardy 10e jour de septembre 1647, ont esté espousés par Mon- » sieur Bouhereau Jacob Du Quesne et Susanne Guiton. » Point de témoins cités, point de parents nommés; les époux et le ministre, c'est tout. (P. S. Callot : *Jean Guiton.*)

Laissons à la Rochelle Jacob, qui n'y restera pas bien longtemps; car il lui faudra aller rejoindre l'armée navale, mais qui y reviendra et y sera le 13 novembre 1639 (*Jean Guiton,* p. 72), et revenons à Abraham, à propos duquel nous trouvons une singulière note inscrite au folio 4 du volume des Ordres du Roy, pour l'année 1669 (Arch. de la Marine) :

« Du Quesne a esté *quatre* ans hors du royaume au seruice du Roy (*sic*) de Suède, et, depuis son retour en France, *douze* années sans aller à la mer. Il ne seroit pas comme il est, sans dispute, à la tête de tout le corps, si l'interruption du service pouvoit oster ce rang. » (*Observations* sur le Règlement du Roy du 22 juillet 1647.)

Abraham Du Quesne ne fut point *quatre ans* au service de la Reine de Suède, mais seulement trois ans et demi; passons sur cette inexactitude. Quant à l'assertion que « depuis son retour en France il fut *douze* ans sans aller à la mer », on verra par la suite de cette étude à quel point elle est erronée. L'interruption de son service, si interruption il y eut en effet — et l'on peut dire qu'il n'y en eut point, car presque aussitôt qu'il fut à Stockholm il s'occupa de remplir la mission relative à l'achat des quatre vaisseaux suédois — fut très-courte. En voici la preuve. Nous voyons qu'en août 1647 le Roi donna ordre au trésorier de la marine du Ponant de payer à Du

Quesne quinze cents livres pour ses appointements de l'année 1645, et que, le 12 septembre 1647, le même trésorier eut l'ordre de payer au même capitaine quinze cents livres pour ses appointements de l'année 1646. Ainsi, on ne lui avait pas fait passer en Suède ses appointements pour les années 1645 et 1646, et on en faisait le rappel à son arrivée à Dieppe, sans difficulté, sans conteste. On le payait du service rendu à la France à l'étranger, pensant que Christine le payait comme un des officiers de sa flotte pour les services qu'il lui rendait. Ce ne fut que le 27 mars 1648 que « Du Quesne, » chef d'escadre de Dunkerque, reçut deux mille livres pour ses » appointements de l'année dernière 1647. » On peut s'étonner que Colbert, qui avait à sa disposition tous les moyens de contrôle, ait fait inscrire à la tête d'un de ses registres une mention contredite par les documents que nous empruntons à ses propres archives.

XX.

Pendant que se passaient en Suède et à Dieppe les choses que nous venons de raconter, que faisait et qu'avait fait l'armée navale de France ? Mazarin, qui voulait occuper le jeune Prince de Condé (Louis II de Bourbon, né, comme on sait, en 1621), et se débarrasser de ce victorieux dont l'ambition grandissait de jour en jour, lui donna la Vice-Royauté de Catalogne, que celui-ci accepta avec la mission de prendre Tarragone, s'il « jugeoit pouvoir y réussir ». Le 6 avril 1647, le ministre envoya au Prince ses instructions, dans lesquelles il lui disait :

« Pour faire le siége de Tarragone, Sa Majesté a destiné son armée navale qui s'équipe en Provence, et sera composée du plus grand nombre de vaisseaux et de galères qu'il se pourra, de laquelle Elle a donné le commandement au sieur des Gouttes, Grand Prieur d'Auvergne, *jusques à ce que celui que Sa Majesté destine pour la commander, lorsqu'elle sera toute assemblée, y soit arrivé.* »

Le Grand Prieur d'Auvergne était placé sous les ordres du Prince de Condé. Il devait appareiller de Toulon le 15 avril, si l'on n'avait pas appris alors que l'armée navale d'Espagne était dans les eaux de la Catalogne, plus considérable que la flotte française ; en ce cas, le commandeur des Gouttes devait rester sur la côte de Provence, où il « tiendrait en échec toutes les forces que les ennemis » avaient « en Italie et particulièrement dans le royaume de Naples ». La

flotte de Toulon n'agit point sous le commandeur. En même temps qu'on la mettait provisoirement dans ses mains, le Roi nommait celui qui devait définitivement la conduire. C'était M. Armand Jean II de Vignerot, duc de Richelieu, Général des galères, lequel avait environ vingt-deux ans. Le Grand Prieur d'Auvergne ne devait pas être son inspirateur, son mentor, son maître en l'art de la marine, dans lequel le duc était tout à fait novice. Le Cardinal, à côté du commandant en chef de l'armée navale, plaçait M. Claude de Launay-Razilly, chef d'escadre de Bretagne, comme un conseiller dont les avis devaient être suivis :

« Étant, » disait la lettre du Roi au duc de Richelieu (1er avril 1647), « une personne qui a vieilli dans le service de mer, où il a eu divers emplois, et qui a autant de courage, de prudence et de bonne conduite qu'aucun autre de sa profession... Je désire, ajoutait Sa Majesté, que vous preniez en lui toute confiance, en telle sorte que vous ayez le plaisir de vous instruire dans les fonctions de votre charge parmi ceux qui sont les plus expérimentez et les plus affectionnez à mon seruice. » (Papiers de la maison de Razilly, communiqués à M. Pierre Margry, qui a bien voulu nous les faire lire.)

Le Prince de Condé attaqua Lérida au son des violons, forfanterie qui plut à l'armée ; mais ce ne fût point l'Espagne qui paya les violons. Après un mois de brillantes et vaines tentatives, le siége fut abandonné. La flotte ne fut ensuite d'aucun secours au Prince, dont cette campagne fut la première qui ne lui rapporta aucune gloire. Le duc de Richelieu promena ses vaisseaux sans qu'une bonne occasion s'offrît à lui — au moins dans les premiers mois de l'année. — Avant que Mazarin eût désigné le duc pour le commandement de cette force navale, le chevalier Paul, brave officier dont le nom eut de l'éclat au dix-septième siècle, avait été envoyé à Piombino pour observer Naples. Il quitta son mouillage le 1er avril, et, le 2, il entrait dans la baie de Naples avec un vent très-faible. Il n'avait point de galères pour le remorquer, et son escadre se composait seulement de six vaisseaux et de deux brûlots. Ces vaisseaux étaient le *Grand-Anglois,* de 600 tonneaux, qu'il montait ; le *Saint-Thomas-d'Aquin,* de 800 tonneaux, commandé par le chevalier de La Ferrière ; la *Fortune,* 520 tonneaux : capitaine, M. de Saint-Tropès ; le *Triton,* de 400 tonneaux, que conduisait M. P. Certaines de Fricambault ; le *Dauphin,* de 400 tonneaux, dont était capitaine le chevalier d'Henneville ; enfin, le *Faucon,* aussi de 400 tonneanx, conduit par M. de la Marthe.

Le 3 avril, au matin, le chevalier Paul se trouva en face de six vaisseaux et de quelques galères. Il les attaqua hardiment et les mena si bien qu'ils lui abandonnèrent le champ de bataille. Le 4 avril, les Napolitains revinrent, remorqués par leurs galères. Le calme empêchant les Français de manœuvrer, l'ennemi les approcha et fut reçu vaillamment par eux. La nuit mit fin à une lutte qui recommença chaque jour jusqu'au 7 avril, que les Napolitains se présentèrent au nombre de treize vaisseaux. Le chevalier Paul ne crut pas devoir se mesurer avec des forces si supérieures aux siennes, et, pendant la nuit du 7 au 8, il prit le chemin du Gourjan, où il arriva fort endommagé. Il fut grandement félicité par toute la flotte pour sa fermeté qui ne s'était point démentie, et, pendant cinq jours, avait tenu tête à toute la marine napolitaine[1].

Mazarin avait le plus grand désir de fortifier l'armée navale du Levant. Il comptait depuis longtemps sur les vaisseaux achetés en Suède pour l'augmenter ; aussi, dès qu'ils eurent mouillé à Dieppe, où nous les avons vus arriver, et après qu'il se fut entretenu avec Du Quesne pour lui faire connaître ses intentions, il désigna comme devant composer le renfort qu'il voulait envoyer à Toulon, le *Jupiter*, le *Chasseur*, la *Regina* (qu'on nomma depuis la *Reine*), et l'*Éminent*, vaisseau acheté en Suède quelque temps après la conclusion du marché passé entre le Chancelier Oxenstiern et l'Ambassadeur de France. L'*Éminent* était mis sous le commandement de M. de Bassompierre; le *Chasseur* restait sous celui de M. Banos ; la *Reine* avait pour capitaine Jacob Du Quesne, naguère lieutenant de son frère Abraham, lequel, monté sur le *Jupiter*, devait conduire de Dieppe à Toulon cette petite escadre. Le ministre, de retour à Paris, pressa Abraham Du Quesne de partir, lui renouvelant les instances qu'il lui avait faites dans une lettre qui attendait à Dieppe, où il devait atterrir, l'officier détaché tout à fait du service de la Reine Christine, et qui, en compensation du titre de Capitaine-Major qu'il

[1] Le chevalier, puis commandeur Paul, dont l'origine est restée inconnue, et sur la naissance de qui ont été imaginés d'étranges romans, entra dans l'ordre de Malte, ce qui semble prouver qu'il était de famille noble, ou du moins qu'une famille noble l'avait adopté. Il fit ses caravanes comme tous les chevaliers de l'ordre, ensuite prit du service dans la flotte française, ce qui était tout naturel s'il était Provençal comme on le croit. Il eut un brevet de capitaine de vaisseau entretenu en 1640, un brevet de Chef d'escadre le 30 décembre 1649, et un de lieutenant général en 1654. On pense qu'il mourut vers 1667; nous n'avons pu trouver les documents sur lesquels on a fondé cette opinion.

avait conquis en Suède, avait reçu celui de Chef d'escadre en France.

Le 7 juin, Mazarin adressa à Du Quesne une nouvelle lettre très-instante (Aff. étrang., Papiers de France, t. 116). Cette lettre ne fut pas d'un grand effet ; nous ne savons quelles circonstances retardèrent les quatre vaisseaux. Arrivés à Dieppe, le 5 août 1647, ils ne furent rendus à Toulon que dans les derniers jours d'octobre ; il avait fallu sans doute, quoiqu'ils fussent réputés bons, les mettre en état de faire une navigation un peu longue. Le 21 novembre, ils étaient à Toulon, où Du Quesne reçut du Cardinal ce billet obligeant : « Monsieur le bailly de Valençay vous aura témoigné le contente» ment que j'eus de l'arrivée de votre escadre à Toulon. Je m'en » réjouis encore avec vous, sachant que les vaisseaux dont elle est » composée, et principalement votre personne, sont capables de » contribuer au bien du service du Roy et à l'avantage de ses armes. » (Aff. étrang., Naples, t. 6, folio 119.) — M. de Montade était parti de l'Océan pour la Méditerranée avec deux brûlots et cinq vaisseaux, dès avant le 30 mai, ce que le Cardinal annonçait à l'Archevêque d'Aix. (Aff. étrang., t. 5, folio 266.) Lorsque l'armée navale fut complétement formée à Toulon, elle se trouva composée ainsi qu'il suit :

1° Le *Grand Saint-Louis,* Vaisseau-pavillon-Amiral, sur lequel étaient, outre le commandant en chef, M. Claude de Launay-Razilly et deux capitaines, MM. Jean-Rogier du Cruset et Truchet des Forgettes ; 2° la *Lune*, montée par M. du Mé, Chef d'escadre de Guyenne, Vice-Amiral de l'armée ; 3° le *Mazarin,* mené par M. de Montade, Chef d'escadre de Catalogne, Contre-Amiral de l'armée ; 4° le *Jupiter,* capitaine Abraham Du Quesne, Chef d'escadre de Dunkerque ; 5° le *Cardinal,* conduit par le lieutenant de M. de Linières, ce capitaine étant malade à terre ; 6° le *Triomphe,* capitaine, M. du Ménillet [1] (capitaine depuis 1643 ; il quitta en 1662) ; 7° le *Grand-Anglois,* capitaine, le chevalier Paul ; 8° le *Dunkerquois,* capitaine, M. Mathurin Gabaret ; 9° le *Soleil,* capitaine, M. de Leschasserie ; 10° la *Vierge*, capitaine, M. de La Lande ; 11° le *Dragon,* capitaine, le chevalier du Parc ; 12° le *Lion couronné,* capitaine, M. de Gardanne ; 13° le *Tigre,* capitaine, M. de Vieux-Marché ; 14° le *Cygne,*

[1] Ce capitaine ne conserva pas le *Triomphe* pendant la campagne de 1648 ; il monta le *Jules* et eut la garde-côte de Normandie. Vers le milieu de l'année, il passa du Havre à Toulon avec quelques navires, puis en novembre il alla désarmer le *Jules* au Havre. (Arch. de la Mar., volume : Havre, 1640-1650.)



commandé par M. d'Almeras[1] ; 15° l'*Amirante,* capitaine, M. Bidault de Salnove ; 16° le *Triton,* capitaine, M. Pierre de Certaines de Fricambault (dont le nom est écrit Fréquembaut dans les documents que nous avons sous les yeux) ; 17° le *Saint-Thomas-d'Aquin,* capitaine, M. de la Ferrière ; 18° le *Faucon,* capitaine, M. de Mesgrigny ; 19° le *Sourdis,* capitaine, M. de Cizet ; 20° le *Saint-Paul,* capitaine, M. de Montcrépin ; 21° le *Postillon,* mené par le lieutenant de M. de Fontenay, celui-ci empêché ; 22° l'*Éminent,* capitaine, M. de Bassompierre ; 23° le *Chasseur,* capitaine, M. Pierre Banos ; 24° la *Reine,* capitaine, M. Jacob Du Quesne ; 25° le *Brézé,* capitaine, le chevalier Garnier, Chef d'escadre. Trois vaisseaux portugais, que nous ne saurions désigner par leurs noms, faisaient partie de l'armée navale, portée ainsi au nombre de vingt-sept navires de guerre de toutes grandeurs. Des brûlots étaient joints à cette flotte en assez grand nombre.

Il restait encore, ou en réparation dans les ports, ou sur les côtes, en veille contre les corsaires : la *Fortune,* l'*Olivarès,* la *Victoire,* le *Saint-Charles,* la *Madelaine* de Brest, la *Duchesse,* le *Léopard,* l'*Empereur,* vaisseau récemment acheté à Dunkerque, la *Charité,* le *d'Oquendo,* le *Berger,* la *Marquise,* et quelques autres moindres bâtiments.

L'armée navale, c'est-à-dire les vaisseaux auxquels, à de certains

[1] Le nom de cet officier est écrit *d'Almeiras* dans quelques documents, dans la *Gazette de France,* dans les *Mémoires* du marquis de Villette, que nous aurons occasion de citer et de contredire quelquefois; enfin dans l'*Histoire de la Marine* de M. Eugène Süe; mais l'orthographe de ce nom n'est pas douteuse pour ceux qui ont vu les lettres nombreuses de celui qui signait d'une écriture grosse, longue et parfaitement lisible :

Dalmeras

M. Guillaume d'Almeras était fils de Simon d'Almeras, Viguier de Bagnols. (L'abbé de Dangeau, *Dictionnaire des bienfaits du Roi.* Bibl. Nationale, Ms. Suppl. fr. 572-13.) « Il a toujours servi le Roi depuis vingt-cinq ans sans discontinuer un moment. Il a été si zélé pour le service de Sa Majesté que, lorsque l'emploi de la mer a manqué par le désordre des guerres civiles » (la Fronde), « il a employé tout son bien pour servir dans la cavalerie. » (Arch. de la Mar. Ordres du Roi, 1669.) Sa carrière dans la marine fut honorable et brillante : capitaine de vaisseau en 1644, Chef d'escadre en 1669, il fut fait Lieutenant général en 1673. Nous le verrons mourir à la suite d'un combat en Sicile.

moments, fut jointe l'escadre des galères, se présenta, le 18 décembre 1647, devant Naples, après avoir essuyé un grand mauvais temps. Elle allait pour aider le duc de Guise ; mais elle ne lui fut d'aucun secours. La flotte napolitaine s'était abritée sous le canon du fort Saint-Ange, et le duc de Richelieu, par le conseil de M. de Razilly, ne jugea point qu'il fallût se hasarder à une attaque d'une issue fort douteuse. Cette prudence était sage, assurément ; mais le duc de Guise s'en plaignit comme d'un manque d'énergie. Il avait compté sur une diversion dont l'effet, selon lui, devait être important. A quelque prix que ce fût, il voulait qu'on attaquât les Napolitains. M. de Richelieu, que d'ailleurs les vents contraires auraient empêché d'aller s'exposer au feu des forteresses en même temps qu'à celui de la flotte ennemie, se porta vers cinq vaisseaux mouillés à Castellamare, et chargés, comme on le sut, d'approvisionnements de toutes sortes. MM. du Mé et Garnier eurent ordre d'aller avec neuf vaisseaux réduire et brûler ces navires. Ils réussirent dans cette entreprise, qui coûta la vie à bien des hommes sans nom, que les Mémoires ne citent point, et au capitaine du *Soleil,* M. de Leschasserie. (Relation du duc de Richelieu.) Le 22 décembre, l'armée française eut un engagement sérieux avec l'Armada, composée de vaisseaux espagnols et de navires dunkerquois, et qui, vigoureusement attaquée et battue du canon, prit le parti de la retraite. Cette affaire coûta à l'armée du Roi environ 120 hommes ; elle coûta à l'Espagne trois vaisseaux qui furent coulés à fond. (Relation citée.) Les deux armées manœuvrèrent pour se rejoindre ; elles se rapprochèrent, et cependant ne se combattirent point, jusqu'au dernier jour de décembre 1647.

Le *Lion* avait été détaché pour une mission en Portugal ; nous voyons que son capitaine, M. de Gardanne, qui plus tard se rangea sous le pavillon de l'Amiral de France, reçut, le 30 janvier 1647, la somme de deux mille livres « en considération des dépenses qu'il » seroit obligé de faire en Portugal ». Notons, en finissant ce chapitre, qu'au nombre des capitaines entretenus dont la liste est aux Archives de la Marine, année 1647, figure un sieur de Benserade, parent, sans doute, d'Isaac de Benserade, l'auteur dramatique. Ou ce capitaine se retira de bonne heure, ou la mort l'arrêta dans sa carrière ; car nous ne le voyons jamais figurer parmi les capitaines allant quelquefois à la mer. Il n'est cité nulle part, officier commandant ou capitaine en second. Nous avons cherché vainement à le connaître autrement que par l'inscription de son nom sur la liste de 1647.

XXI.

Le duc de Richelieu était, le 3 janvier 1648, dans le golfe de Naples, retenu par le calme. Il avait usé ses vivres et avait besoin de renouveler ses approvisionnements de toute espèce. Un coup de vent survenu tout à coup brisa le grand mât d'un brûlot qui, étant loin de l'armée, n'aurait pu se sauver. Une barque alla chercher son équipage et l'incendia, pour qu'il ne tombât pas au pouvoir de l'ennemi. La tempête sévissant avec une rage toujours croissante, la flotte souffrit beaucoup; le vaisseau le *Cygne* s'ouvrit de toutes parts et coula bas, le 5 janvier, sans qu'on pût faire autre chose que recueillir les matelots de M. d'Almeras. La flotte suivit la route de Porto-Longone en grand désordre. Le duc de Richelieu n'avait autour de lui qu'un petit nombre de navires, chacun des capitaines prenant conseil de sa propre sûreté. Le 8 janvier, l'Amiral était sous le vent de la Sardaigne. Le 9, quelques vaisseaux qui avaient fui devant le temps rallièrent le Pavillon Amiral. Enfin, le 12, après des alternatives de vent et de calmes, l'armée se trouva devant Gênes, d'où elle gagna Toulon. Le 25 janvier, l'Amiral signa la relation de sa campagne, qu'il envoya à la Cour.

Le Cardinal remarqua que, dans ce rapport, il n'était point question de Du Quesne; il s'en étonna et en écrivit à M. le bailli de Valençay [1], le priant de lui dire sans détour ce qu'il fallait penser de ce silence, et lui envoya à l'adresse de Du Quesne une lettre qu'il ne lui remettrait que dans le cas où n'aurait pas démérité le Chef d'escadre qu'estimait le ministre. Son Éminence disait à M. de Valençay que M. de Montade devait commander l'escadre qu'on avait dessein de mettre à la mer au commencement de l'hiver; « on sou» haiterait, ajoutait-il, que le sieur Du Quesne et le chevalier Paul » fussent de la partie, parce que, comme apparemment il sera » besoin, suivant les rencontres, tantôt de faire plusieurs escadres

[1] Le bailli de Valençay, agent politique, était sur la flotte avec l'autorité qu'y aurait eue un intendant; son pouvoir était même plus grand, puisqu'il avait inspection sur le personnel et qu'il était consulté sur le choix des capitaines, ce qui était de la charge de l'Amiral. Nous trouvons, dans un compte du trésorier de la Marine, cet article qui le concerne : « Le 6 décembre, au sieur bailli de Valençay, pour les » dépenses qu'il est obligé de faire dans l'armée navale, pour les six derniers mois de » 1647, la somme de 6,000 livres. »

» de ce corps-là et tantôt de la rejoindre, on serait bien aise que de » braves gens comme le sieur Du Quesne et le chevalier Paul com» mandassent chacun une des escadres lorsqu'il y aura occasion de » séparer ledit corps en trois. » (Aff. étrang., Naples, t. 6, fol. 199 et 201, et Papiers de France, t. 117.)

Du Quesne avait fait son devoir avec son énergie ordinaire; le bailly de Valençay en avait été témoin; il remit donc au Chef d'escadre la lettre de Mazarin, dont voici les termes :

« Du 28e janvier 1648. — Monsieur, je n'ai pas voulu laisser partir ce courrier sans qu'il vous portât *les nouvelles assurances de mon affection* et me réjouir avec vous de ce que vous avez contribué à la réputation que les armes du Roi ont acquise en ce dernier voyage de Naples. » (Aff. étrang., Naples, t. 5, fol. 199.)

Le 24 février, le bailly de Valençay écrivit au Cardinal qu'il avait retenu Du Quesne à Toulon pour lui donner le commandement de l'escadre de douze vaisseaux, si M. de Montade n'était pas en Provence au moment où ces douze navires recevraient de la Cour l'ordre de partir tout de suite. Le 11 mars, le bailli était prié par le ministre de presser Du Quesne de prendre la mer avec deux vaisseaux. (Aff. étrang., Papiers de France, t. 116, minute.)

Dans les derniers jours d'avril seulement, l'armée se mit en mouvement. Le Duc de Guise l'attendait depuis longtemps, suivant la promesse qu'on lui avait faite de son retour. Les galères furent envoyées à Naples avant l'ensemble de l'armée navale, qui s'apprêtait à mettre à la voile vers le milieu du mois de juin. Quelle était la composition de la flotte des vaisseaux ronds? Voici ce que nous trouvons dans un compte de Pierre Boucher, trésorier de la Marine du Ponant :

« 15 mars. Pour payer aux capitaines des vaisseaux de l'armée » navale nommés : le *Grand-Saint-Louis*, le *Mazarin*, la *Lune*, le » *Brézé*, le *Soleil*, le *Jupiter*, le *Saint-Thomas-d'Aquin*, l'*Amirante*, » la *Vierge*, le *Grand-Anglois*, le *Dragon*, le *Dunkerquois* (il se » nommait le *Saint-Jacques*), le *Sourdis*, la *Victoire*, le *Triton*, le » *Saint-Charles*, le *Lion couronné*, le *Chasseur*, le *Tigre* et la *Made-* » *leine*, la somme de 40,700 livres. » A ces vaisseaux il faut ajouter l'*Éminent*, la *Reine*, la *Fortune*, le *Dauphin*, le *Faucon*, le *Léopard*, l'*Empereur*, l'*Amiral*, le *Cardinal*, le *Triomphe*, l'*Elbeuf*, le *Papillon*, l'*Espérance*, la *Renommée* et la *Duchesse*.

Le chevalier Jean Garnier, capitaine entretenu depuis 1625,

comme Abraham Du Quesne, mais moins ancien que l'officier dieppois, avait été fait Chef d'escadre avant Du Quesne, et par là prétendait avoir le pas sur celui-ci, dont le brevet de Chef d'escadre était postérieur au sien. Cela paraîtrait tout simple aujourd'hui; il n'en était pas ainsi pour Du Quesne, qui prétendait que la commission de capitaine primait toutes les autres; aussi notre difficultueux écrivait-il au Cardinal :

« Monseigneur, je veux témoigner à Votre Éminence mon obéissance en toutes les choses qu'elle me commande par la lettre qu'elle m'a fait l'honneur de m'écrire, où elle me marque *qu'elle veut absolument que je porte le pavillon de Contre-Amiral,* ce que je ferai quelque avantage que je pusse prétendre en demandant justice à Votre Éminence, et lui faisant connoître que les ordres de la campagne passée ont été donnés en connoissance de cause et après que chacun eut disputé son droit, et que le sieur Garnier ne prit nullement la queue de l'armée par aucune prétention qu'il eût contre M. de Montade » (qui avait le pavillon de Contre-Amiral), « mais bien marcha en suite de l'escadre du Vice-Amiral et moi en suite de celle de l'Amiral, ainsi que Votre Éminence le peut voir par l'ordre de la marche de l'armée que j'envoie à Votre Éminence, afin qu'elle sache la vérité de la chose. » (Nous avons inutilement cherché cet ordre de marche, qui serait intéressant.) « Pour la date des commissions, celle que j'ai de la Reine est approuvée plus ancienne que celle du chevalier Garnier; *véritablement* » (à la vérité) « *celle que j'ai du Roi* » (Louis XIII) « *est de plus nouvelle date, mais elle répète et confirme la date de celle de la Reine*. C'est ce qui fait opiner même M. le bailli de Valençay au règlement de l'ordre ci-inclus. .

« Tout ceci fait voir, Monseigneur, à Votre Éminence, comme je sacrifie le plus cher et le principal intérêt que peut avoir un homme qui suit les armes, à l'honneur d'une obéissance entière à Votre Éminence, et comme elle me fait la grâce de me promettre par sa lettre que si j'ai quelques raisons valables, qu'il ne me sera pas fait de tort, je la supplie très-humblement ordonner que, *quoique je porte le pavillon de Contre-Amiral*, M. Garnier ne me commandera point que Votre Éminence n'ait définitivement ordonné de cette affaire.

« Je doute que Votre Éminence sache que, quoi qu'elle m'ait fait la grâce de me faire expédier l'ordonnance pour mes appointements de Chef d'escadre de l'année 1647, même l'état-major qui a accoutumé d'être payé aux officiers de l'armée, je n'ai rien reçu. Le manque de ces choses, Monseigneur, que Votre Excellence sait être légitimement dues et sans lesquelles *un homme qui n'a point de biens, comme moi,* ne sauroit subsister, ni même se maintenir en bon état de service; c'est ce que je demande avec instance à Votre Éminence, jusqu'à ce que j'aye mérité par mes services la récompense due à ceux qui sont comme j'ai l'honneur d'être, de

Votre Éminence, le très-humble et très-obéissant serviteur. Du Quesne. Ce 22 juin 1648. »

Nous ne savons si le Cardinal répondit à notre Du Quesne; mais nous croyons qu'il ne le fit pas, et la lettre suivante, qu'il écrivit, le 8 juin 1648, à M. de Montade, tend à nous le persuader :

«... Je vous avoue que la prétention du sieur Duquesne m'a fort surpris, *non que je n'estime beaucoup son mérite et que je n'aime sa personne* » (l'éloge est à remarquer), « mais parce que je n'avois point ouï dire jusqu'à présent qu'il y eût le moindre doubte que le chevalier Garnier *ne fût plus ancien chef d'escadre* que luy, et en effet de Loynes » (nous avons dit qu'il était secrétaire de la marine) « m'a fait voir que la commission du dit chevalier Garnier auoit esté expédiée beaucoup de temps avant l'autre; et quant au voyage de Naples, s'il prit la queue de l'armée, ce ne fut pas à dessein de reconnoître qu'il fust le dernier, mais parce que ne croyant pas devoir céder à vous-même, il ne voulut point prendre de rang. C'est pourquoy vous me ferez plaisir de tesmoigner au sieur Duquesne qu'il ne doibt pas s'obstiner là-dessus; et comme vous avez fort prudemment empesché jusqu'icy qu'il n'ait arboré le pavillon de Vice-Amiral, *vous m'obligerez d'employer le crédit que vous avez sur lui pour le porter doucement à se contenter de celui de Contre-Amiral*, réservant l'autre au chevalier Garnier, *comme c'est la justice*, et que je le souhaite en mon particulier, quoique d'ailleurs *je fasse beaucoup d'estime* dudit sieur Duquesne, ainsi qu'il reconnaîtra effectivement aux occasions qui se pourront présenter. » (Aff. étrangères, t. 117, Minutes.)

On le voit, pour le Cardinal Mazarin, il n'était pas douteux que la commission de Chef d'escadre ne donnât le pas à celui qui en était pourvu, sur l'officier qui n'avait qu'une commission de capitaine de vaisseau, quelle que fût l'ancienneté de cette commission, et encore qu'entre deux Chefs d'escadre le plus ancien devait avoir le droit de commandement sur l'autre. Mais ce qui était raisonnable n'était pas devenu pour tous une règle à laquelle chacun voulût se soumettre sans objection. Le Roi avait fait un règlement obligatoire, mais il y avait bien des amours-propres à ménager! Celui de Du Quesne n'était guère traitable. Toujours armé pour défendre ce qu'il voulait être son droit, et appuyé sur un ancien usage, il prétendait prendre le pavillon qui revenait, en effet, au chevalier Garnier, et le ministre, tout-puissant qu'il fût, employait un intermédiaire pour signifier au Dieppois récalcitrant *son désir particulier* de voir faire ce qui était juste; encore employait-il les formes les plus diplomatiques et recommandait-il qu'on prît les voies de la douceur pour plier à l'obéissance Du Quesne, qui fut obligé de se résigner. Au

reste, sa résistance ne lui nuisit point dans l'esprit du Cardinal, qui le savait dévoué à sa personne.

Nous venons de dire que le Roi avait fait un règlement obligatoire; en effet, à Amiens, le 22 juillet 1647, il avait, à l'occasion de l'organisation de la flotte, déclaré sa volonté, celle au moins de la Reine et du Cardinal :

« Et d'autant, disait cet acte, article 4, que Sa Majesté a jugé nécessaire pour le bien de son service d'augmenter le nombre des Chefs d'escadre de deux, l'un de Catalogne, en la personne du sieur de Montade, et l'autre de Dunkerque, en celle de M. » (J.-B. Colbert préparant pour l'impression le document que nous avons sous les yeux, raya : *de M.* et mit :) « du sieur Du Quesne », (Sieur était le mot dont on se servait toujours dans les pièces officielles pour désigner même les personnes les plus qualifiées), « pour faire, avec les ci-devant établis le nombre de six escadres occupées, celle de Bretagne par le sieur de Launay Rasilly, celle de Normandie par le sieur commandeur de Montigny, celle de Guyenne par le sieur du Mé, et celle de Provence par le sieur de Garnier. Sa Majesté veut que le corps d'armée, pour les distinguer des autres capitaines, ils portent chacun une cornette au mât d'artimon, avec les armes chacun de sa province; les pavillons de Vice-Amiral et de Contre-Amiral seront portés par les deux anciens Chefs d'escadre..... » (Règlement du Roy sur le fait de la marine, 22 juillet à Amiens. [Ces quatre derniers mots de la main de Colbert.] Arch. de la Marine, vol. Campagne 1647.)

Ceci ne laisse point de doute sur ce double fait que le chevalier Garnier était Chef d'escadre antérieurement à Du Quesne, et que le pavillon de Vice-Amiral ne devait être porté que par le plus ancien des Chefs d'escadre présents à l'armée, qui n'avait pas encore de lieutenants généraux.

L'ordonnance de payement dont parle Du Quesne dans le dernier paragraphe de sa lettre avait été signée par le Roi le 27 mars 1648. Elle allouait au Chef d'escadre de Dunkerque 2,000 francs pour ses « appointements de l'année dernière M.VI.XLVII ». (Arch. de la Mar.) Deux mille livres était la somme annuelle attribuée à chacun des Chefs d'escadre. Dans le compte de P. Boucher, nous voyons, à la date du 17 mars : « Au sieur Garnier, Chef d'escadre en Provence, pour ses appointements de l'année dernière 1647, 2,000 livres. »

Le Cardinal fut enfin écouté, et Du Quesne fit la campagne avec le pavillon blanc à la tête de son mât d'artimon.

Le 8 mai 1648, le Roi avait mis sous le commandement du prince Thomas-François de Savoie, prince de Carignan, l'armée de mer

qui devait agir en Italie. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 3,786, p. 236.) Le prince Thomas reçut l'ordre, le 15 juin, d'aller s'embarquer à Toulon, « en la plus grande diligence », avec les troupes qui l'attendaient dans cette ville, afin de « prévenir l'arrivée de l'armée navale des ennemis à Naples ». M. de Montade, avec quinze vaisseaux et l'escadre des galères, selon les prévisions du Cardinal Mazarin, avait dû partir de Porto-Longone, le 26 mai, et se rendre dans les eaux de Naples. Le Cardinal Grimaldi était sur le vaisseau de M. de Montade. La mission de celui-ci était de tenter quelque chose sur Naples, « à la faveur de la nouvelle émeute, qui, selon les nouvelles de Rome, y avait éclaté après l'ordre donné par Don Juan d'Autriche de porter toutes les armes dans le château neuf, à un certain jour, ce qui avait excité un grand tumulte ». (*Instruction* donnée à M. le prince Thomas, 15 juin, Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 107, p. 314 v°.) Comme on ne pouvait savoir, à Paris, si M. de Montade était parti de Porto-Longone, on prévoyait le cas où, ayant fait voile plus tard pour Toulon, le Prince le trouverait dans ce port, se préparant au voyage de Naples.

Alors, le Prince déciderait en conseil si M. de Montade devait, avec sa forte escadre et quelques brûlots, remplir sa mission, ou si la flotte tout entière lèverait l'ancre et se rendrait dans la baie de Naples, pour y devancer l'armée navale d'Espagne. Si les troupes embarquées devaient être mises à terre sous le commandement du prince Thomas, le duc de Richelieu, Général des galères, quitterait sa Capitane, et, montant le Vaisseau Amiral, reprendrait le commandement de la flotte, ayant sous lui M. de Montade comme Vice-Amiral. (Instruction citée.)

La flotte « de Sa Majesté sera composée durant cette campagne de trente-cinq vaisseaux de guerre, de dix-neuf à vingt galères, des brûlots, de quatre ou cinq flûtes, qui serviront d'hôpitaux, et d'autres navires, ce qui fera à la mer le nombre de soixante-dix voiles, à quoi on espère de pouvoir faire joindre encore deux vaisseaux et un brûlot qui viendront du Pónant. » (*Instr. citée.*)

Soixante-dix ou soixante-treize navires, grands et petits, étaient une force respectable à laquelle on ne croyait pas que l'Espagne pût opposer une armée plus considérable. Que fit le prince Thomas? Rencontra-t-il l'ennemi? Eut-il l'occasion de combattre? Les galères prirent les devants, puis l'armée navale s'ébranla, alla jusqu'à Naples, où elle ne trouva point à agir utilement, et rebroussant

chemin, cingla vers les côtes de Catalogne. Là, son secours ne fut pas inefficace. Elle mouilla aux bouches de l'Èbre, dont elle interdit l'entrée aux navires espagnols; donna à l'armée du Maréchal Schönberg des munitions et des canons, et ainsi contribua à la prise de Tortose. Le Maréchal eût souhaité que la flotte restât aux Alfagues, maîtresse de l'Èbre, mais Mazarin voulut qu'elle fît une nouvelle tentative sur Naples; démonstration qui fut aussi inutile que la précédente. Le duc de Richelieu rentra à Toulon, et l'on songea au désarmement. Le *Jupiter*, la *Lune*, le *Triton*, le *Berger* et l'*Elbeuf* se rendirent à Brest, sous le commandement d'Abraham Du Quesne; ils furent désarmés dans ce port. (Compte de Pierre Boucher, du 9 décembre 1648.) La *Vierge*, le *Sourdis* et le *Léopard* rejoignirent ensuite les cinq vaisseaux que nous venons de nommer, et désarmèrent à leur tour.

Nous ne savons à quel moment de l'année fut faite par un frère d'Abraham Du Quesne une tentative contre l'île de Gorée, attaque qui nous est connue seulement par le passage suivant du Mémoire de M. J. B. Ducasse sur son voyage en Guinée, 1687-88 (Arch. de la Mar.) : « Ce lieu, le Cap Vert, est distant du Sénégal de 30 lieues, a une île qu'on appelle *Gorée*, qui signifie en langage flamand : « Bonne rade », distante de trois quarts de lieue de la terre ferme, qui fut habitée, en 1617, par les Hollandais, qui y bâtirent deux forteresses, laquelle (île) fut prise en 1648 par un frère de Monsieur Du Quesne, sous commission de Portugal, qui se contenta de la piller. » Quel est celui des deux frères de Du Quesne, Étienne ou Jacob, qui fit cet exploit? Nous ne saurions le dire; nous tenons pour certain cependant que ce fut Étienne.

La Fronde agitait Paris, divisait les provinces, inquiétait la Reine, et mettait face à face Mazarin et le coadjuteur de Retz. La guerre civile, avec ses fureurs, ses haines, ses sottises, animait les piques, les chansons et les épigrammes. A la fin de 1648, les choses semblaient se pacifier, et Mazarin, dans une lettre adressée le 19 janvier 1649 à M. d'Infreville, conseiller d'État, intendant et commissaire général de la marine à Toulon, disait à ce haut fonctionnaire :

« Vous êtes trop bon Français pour ne pas vous donner part du bon état où les affaires commencent à se remettre, et que particulièrement en Normandie où les fâcheux du Parlement de Paris attendoient le plus grand effet, les affaires sont dans une parfaite tranquillité par la réunion du semestre avec le vieil corps que Sa Majesté a accordé, et le vieil palais et la

ville de Rouen ont envoyé assurer le Roy de leur fidélité. » (Bibl. nat., Ms., Lettres adressées à Colbert.)

Le but principal de cette lettre était de prévenir M. d'Infreville du bruit qui courait à Paris, que le Parlement, ayant des intelligences en Provence, se flattait de pouvoir « s'emparer des vaisseaux et » galères du Roy ». Mazarin ne croyait point à de telles « imagina- » tions », « néanmoins la prudence voulait qu'on ne négligeât rien, » en des conjonctures comme celle-ci. » Il engageait l'intendant à s'entendre avec le duc de Richelieu et M. de Valbelle, lieutenant général des galères, « afin de prendre de concert les précautions » nécessaires pour mettre les trente vaisseaux et galères à l'abri » d'une semblable surprise. »

Rien ne fut entrepris contre la flotte. Messieurs du Parlement et M. le Prince de Condé avaient d'assez grandes affaires à Paris pour ne pas se créer des embarras dans la Provence, dont la fidélité était fortement ébranlée. Mais nous n'avons pas à écrire l'histoire de la Fronde; n'y touchons donc qu'à propos des choses où Du Quesne et la marine française eurent part. Disons cependant que le 6 janvier 1649, Anne d'Autriche avait emmené le Roi à Saint-Germain, au grand chagrin d'une partie de la population de Paris, au grand courroux du reste [1].

Du Quesne n'oublia pas, comme tant d'autres, ce qu'il devait à la Reine et au Cardinal; il avait d'ailleurs assez de bon sens pour juger que la guerre contre la Cour, si habiles, si ardents que fussent les ennemis de la Régente, ne pouvait pas durer longtemps, et que le Ministre sortirait vainqueur d'une lutte où il trouvait cependant contre lui le peuple, le Parlement et une partie de la plus grande noblesse. Du Quesne resta fidèle à ses serments. Quand le comte du Daugnon, Vice-Amiral de France, changeait d'écharpe et de parti, quand M. Certaines de Fricambault, capitaine de vais-

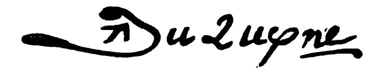
[1] Le Roi ne fut ramené à Paris qu'au milieu du mois d'août. Voici à ce sujet ce que nous avons lu dans le registre-journal d'un prêtre habitué de l'église Saint-Paul, le bonhomme Christofle Petit : « Le mardj 18ᵉ aoust, nostre pauure petit Roy Louis 14 (*sic*) nous fut ramené par celle et ceux qui nous l'auoyent rauy de sa bonne ville de Paris, le mercredi 6ᵉ janvier, année présente 1649. Je supplie très-humblement le Bon Dieu lui vouloir donner ses grâces et la conduite de son bisayeul Saint Louis, pour le gouvernement et la paix de ses peuples et de tous ses sujets. *Amen.* » (Arch. brûlées de la ville de Paris, Reg. de Saint-Paul. Sur Christ. Petit, homme très-singulier, voir l'article que nous lui avons consacré dans notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire.*)

seau, passait au camp de M. le Prince et devenait capitaine dans le régiment des chevau-légers d'Enghien à Bordeaux, Du Quesne restait aux ordres de Mazarin et montrait son zèle pour le service du Roi. Revenu de Provence sur le *Jupiter,* il attendit qu'un ordre lui fût envoyé d'armer un autre vaisseau ou de réarmer celui-ci. La flotte n'existait que nominalement. Peu de vaisseaux étaient à Toulon prêts à mettre sous voile, et tout annonçait qu'aucun ne quitterait le port pour entreprendre une campagne. Qu'allait faire Du Quesne? Où était-il? Probablement à Dieppe, espérant que quelque ordre de la Cour donnerait satisfaction au désir qu'il avait de servir activement. Un ordre vint enfin. La reine Christine avait un ambassadeur auprès du Roi de France; cet ambassadeur devait retourner à Stockholm, et la Cour, pour témoigner à la Reine de Suède la considération qu'elle avait pour le représentant de Sa Majesté Suédoise, décida que deux des bâtiments de l'armée navale seraient mis à la disposition de l'Ambassadeur. Qui pouvait choisir Mazarin pour conduire l'agent de Christine? Du Quesne était naturellement désigné pour cette mission de politesse. Il était connu en Suède par ses services, la Reine l'estimait, il était un peu Suédois, tout bon Français et bon Normand qu'il fût. Le 21 août 1649, il reçut donc l'ordre d'armer au Havre un vaisseau et une frégate devant escorter ledit vaisseau :

« Veu l'ordonnance du Roy, *nostre très-honoré sieur et fils,* donnée à Paris, le 21ᵉ du présent mois... par laquelle le Roy nostre dict *sieur et fils* désirant faire passer l'ambassadeur de Suède avec toute la sécurité possible, sous l'escorte d'un ou plusieurs vaisseaux commandés par le sieur Du Quesne, Chef d'escadre des vaisseaux de Dunkerque, est ordonné au sieur de la Barre, garde des magasins de la marine au Havre de Grâce ou (à) son commis de délivrer au dit sieur Du Quesne le vaisseau nommé le *Berger* et la frégate la *Charité* qui sont au dit Havre, agréez et artillez... Donné à Paris le 21ᵉ jour d'aoust 1649; par la Reyne Régente, mère du Roy, signé de Loynes. » (Arch. de la Mar., volume intitulé : *Havre.*)

Nous n'avons pas besoin de dire que cet ordre était donné par Anne d'Autriche, en sa qualité de Grand Maître de la navigation. — Le *Berger* avait été commandé par Jacob Du Quesne pendant la dernière campagne. Jacob, pour le voyage qu'allait faire en Suède ce navire, le commanda comme capitaine-lieutenant sous son frère Abraham. L'inventaire du *Berger,* fait le 29 août par M. de la Barre, sous les yeux de Jacob Du Quesne, dit qu'Abraham en prit

livraison le 6 septembre. Il partit bientôt, et, sa mission remplie, revint au Havre, où le 23 novembre il était encore; car ce jour-là il signa l'inventaire de la *Charité*, qu'allait commander son frère Étienne, en vertu d'une commission de la Reine, à la date du 7 novembre 1644. Voici sa signature :



Abraham Du Quesne ne quitta pas le *Berger*.

XXII.

Bordeaux s'était révolté, et Mazarin avait ordonné au comte du Daugnon, qui tenait encore le parti du Roi, d'aller dans la Gironde avec une petite escadre, aider M. d'Épernon, gouverneur de la province, qui avait poussé les choses à l'extrême contre le Parlement de Bordeaux. La ville était un camp appartenant aux Princes. L'escadre était composée, selon La Colonie (*Histoire curieuse... de Bordeaux,* 1760), de : la *Lune,* commandée par M. de Salenove; du *Berger,* mené par Abraham Du Quesne; du *Jules,* capitaine M. le chevalier de la Lande; du *Léopard,* capitaine M. Nicolas Gargot, et de quelques autres navires moindres, auxquels étaient joints trois brûlots et treize traversiers. En décembre, elle entra dans la rivière, où elle trouva l'escadre des navires que la sédition avait pu réunir et armer vaille que vaille [1]. Le comte du Daugnon vint aisément à bout de cette

[1] Le Parlement de Bordeaux, pour se faire une petite flotte, avait mis embargo sur tous les navires marchands qui étaient dans la rivière ou qui y vinrent, ne se doutant pas de l'état des choses. Les bâtiments étrangers furent arrêtés comme les français; un hollandais, le *Château de Bevezen*, fut de ce nombre. On fit prisonnier son capitaine, et l'on arma tant bien que mal le vaisseau, qui prit son rang dans l'escadre qui barrait la rivière au-dessous de la ville. Lorsque tout fut pacifié, dix ans après l'événement, les États Généraux adressèrent à Louis XIV une réclamation pour le tort fait en 1649 « au nommé Regnier Adrianson, cy-deuant capitaine du navire nommé le *Chasteau de Bevezen*. » Nous ne demandons point justice de l'outrage qu'on lui a fait en l'arrestant prisonnier, sans aucun sujet ou prétexte; nous croyons néantmoins la pouvoir demander pour son navire, qui lui fut pris alors et équipé en guerre par les habitants de Bourdeaux, pendant qu'il étoit détenu prisonnier et que ses gens étoient dissipés... » La lettre adressée au Roi, datée de la Haye, le 27e septembre 1660, et signée : « Les Estats généraux des provinces unies des Pays-Bas, J. Brakell, » est à la Bibl. nat., Ms., volume Ier des Lettres reçues par Colbert. — Nous n'avons pu savoir quelle satisfaction fut donnée au capitaine Regnier Adrianson.

force, qui fut obligée de remonter le cours de l'eau et d'exposer ses débris au canon de la ville. Jacob Du Quesne n'avait pas suivi son frère; nous avons vu (p. 166) que, le 13 novembre 1648, il était à la Rochelle. Abraham revint au Havre avec son vaisseau. Au mois de janvier 1650, il était à Dieppe lorsque la Cour fit un voyage en Normandie pour s'assurer de cette province. La Reine, qu'accompagnait le jeune Louis XIV, fut reçue par Rouen, qui avait refusé un asile sûr à la belle duchesse de Longueville, que son amant, le futur auteur des *Maximes,* laissait courir le pays seule. Aventurière politique, grande ennemie de Mazarin, elle avait espéré gagner au parti des Princes un pays dont le duc de Longueville tenait, croyait-elle, une partie par les souvenirs de son gouvernement de Dieppe. Le 16 février 1650, la Reine régente fit donner à Du Quesne l'ordre d'escorter les blés qui devaient être transportés par mer, de diverses localités de Picardie jusqu'à Dunkerque, pour la subsistance des gens de guerre. Non-seulement Du Quesne devait veiller à la sûreté des navires porte-blés, mais encore il devait prendre, même de force, tous les bâtiments dont il aurait besoin pour former son convoi, après cependant « qu'ils auroient été estimés et évalués, ensemble les agrès et apparaux, par les juges et officiers, experts ou gens à ce connoissant, ainsi qu'il est accoutumé, afin que de la valeur du tout il fût donné payement en assurance d'icelui à ceux qu'il appartiendroit. » (Arch. de la Mar., vol. Havre.) Du Quesne dut avoir de la peine à traiter avec les propriétaires des navires dont il avait besoin, cette promesse de payer ne pouvant rassurer personne, car tout le monde savait que le trésor royal était à peu près vide et que le surintendant des finances d'Émery en était aux expédients.

Quand Du Quesne était à Dieppe, s'apprêtant à obéir aux ordres de la Reine, la duchesse de Longueville, qui n'avait pas été plus heureuse au Havre qu'à Rouen, et que repoussait toute la Normandie dont son mari était encore le gouverneur nominal, arriva à Dieppe dans l'intention de s'emparer du château et de s'y maintenir à l'aide de troupes qu'elle attendait par mer. Les troupes n'arrivèrent point d'Ostende, ainsi qu'elle l'avait espéré : le vent s'opposa à la marche des navires qui devaient apporter infanterie et cavalerie. Dieppe s'était donné au Roi, quand on y avait su l'arrivée du Roi à Rouen; la place n'était donc pas tenable pour la duchesse, que l'on pressait de partir. Mais comment partir sans tomber au pouvoir des

troupes royales? Un petit navire français était sur la rade; elle fit demander au capitaine de la prendre et de la conduire sur les côtes de Hollande. Le commandant de la ville le sut et envoya Du Quesne au capitaine du navire pour lui faire honte de sa conduite, véritable trahison envers le Roi. Le capitaine, après un peu d'hésitation, à cause de son engagement envers la noble dame, se rendit aux reproches vivement exprimés par le Chef d'escadre, et madame de Longueville dut chercher un moyen d'évasion plus sûr que celui qu'elle croyait avoir trouvé. Elle partit avec sa suite et prit le chemin de Pourville, où elle passa la rivière, non sans le risque de se noyer. Elle sauva sa personne, mais non pas un sac contenant « la somme de 1000 livres en louis d'argent » qui tomba d'une charrette sur laquelle était une partie de ses bagages. Le curé de Pourville la reçut du mieux qu'il put. L'auteur anonyme des *Mémoires des Antiquités de Dieppe* (Bibl. Nat., Suppl. fr., 254-12), qui raconte cet événement, dit que la princesse reconnaissante « donna pour lors » au prêtre hospitalier une cure de 200 livres par an, et, quelques années après, lui donna une autre cure qui valait plus de 800 livres par an. Comment, fugitive, n'ayant plus autorité sur le pays, put-elle donner la première cure au curé de Pourville?

Quoi qu'il en soit, la belle fugitive, tirée d'un bien mauvais pas, trouva un vaisseau anglais qui la conduisit en Hollande, d'où elle put se rendre à Stenay, où était M. de Turenne. Si madame Anne-Geneviève de Bourbon-Condé, duchesse de Longueville, put récompenser le curé de Tourville, ce ne fut que lorsque le duc fut rétabli dans son gouvernement, c'est-à-dire à la fin de décembre 1654. Voici ce qu'on lit dans la *Gazette de France* (janv. 1655) : Le « 23e du mois dernier, M. le duc de Longueville retourna à son gouvernement de Normandie, ayant, le jour précédent, esté visité par Son Éminence. » — L'entretien dut être curieux!

Le 12 mai 1650, la Reine régente se démit de la charge de Grand Maître de la navigation, et la donna, pour calmer la maison de Vendôme, à César de Vendôme, qui en prit tout de suite possession [1]. Le nouvel amiral donna ordre à Du Quesne, qui était à

1 « Provisions de la charge de Grand Maistre, chef et surintendant général de la navigation, au Duc de Vendôme, oncle du Roy, avec survivance pour le Duc de Beaufort, son fils, et, en attendant ladite survivance, octroy audit Duc de Beaufort de l'entrée au conseil de la Marine. » (Arch. nat., Ordonnances de Louis XIV, vol. 150, fol. 118. — 12 may 1650, et registrées 13 juin 1650. — Le duc de Mercœur vit



Dieppe, de se tenir prêt à mettre sous voile pour aller à Dunkerque avec les navires qui devaient porter des munitions, lesquelles étaient encore à Rouen. (Vieilles Arch. de la Guerre; lettre de Du Quesne à M. Le Tellier, vol. 119, p. 327.) Du Quesne devait aller prendre un vaisseau à Dunkerque; ce navire n'était pas armé, et M. d'Estrades, le gouverneur de Dunkerque, écrivait à M. Le Tellier le 28 juin :

« Son Excellence m'ordonne d'assister 400 Écossais » (qui étaient arrivés à Calais et qu'on incorpora à Bergue, dans le régiment de Douglas), « et de faire donner dix mille livres à Du Quesne pour armer son vaisseau, et je n'ai pas un sou. Il m'avoit donné charge de retirer quelque argent de Hollande sur des pierreries qui sont engagées, mais celuy qui les a m'a répondu que de trois semaines il ne les sauroit rassembler. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 119, p. 381.)

« Je n'ai pas un sou »; c'est le mot plein de mélancolie que de tous côtés on adresse aux ministres qui font des efforts inouïs pour se procurer de l'argent; c'est le mot que nous entendrons souvent sortir de la bouche des agents du Roi, longtemps encore après que Colbert aura tenté ces réformes qu'on dit peut-être un peu trop qu'il a accomplies.

De nouveaux troubles avaient éclaté à Bordeaux, bien que Mazarin eût éloigné du gouvernement de cette ville le duc d'Épernon, si violemment et peut-être si justement détesté d'une partie de la bourgeoisie et du Parlement. La Princesse de Condé s'était jetée avec son fils, le duc d'Enghien, dans Bordeaux, qu'elle voulait tenir comme une place de sûreté et surtout comme un centre de rébellion inquiétant pour la Reine et pour Mazarin. Les Princes avaient réuni une flotte capable de défendre l'entrée de la rivière contre les forces navales que Mazarin ne pouvait manquer de diriger sur ce point, afin de hâter le dénoûment d'une situation pleine de périls. Le Cardinal ordonna, en effet, à M. de Meautrix, capitaine entretenu dans la Marine royale, d'aller avec une petite escadre dans les eaux de la Gironde, pour éloigner les navires espagnols sur le secours desquels comptait la révolte. Car l'Espagne était toujours

avec un grand chagrin la survivance de l'Amirauté donnée à son cadet. Il existe à ce sujet (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 119, p. 258) une courte lettre de Pierre de Marca, évêque de Coserans, à M. Michel Le Tellier (Barcelone, 8 juin 1650). Le duc de Mercœur résista un moment, bien qu'il eût « de la peine à n'obéir pas aux ordres de la Reine, laquelle il estimoit néantmoins si juste qu'elle excuseroit sa fermeté, qui tendoit à la conservation de son honneur et de son bien ».

l'alliée de tout ce qui se levait contre le Roi, de tout ce qui, dans l'absence de patriotisme — hélas! Turenne et Condé! — avait recóurs à l'ennemi pour triompher dans la guerre civile. M. Mathurin Gabaret fut envoyé aussi avec huit vaisseaux pour remonter la Garonne et forcer les lignes des rebelles. Ce n'était point assez. Selon La Colonie, historien de Bordeaux que nous avons cité plus haut, Mazarin « manda à Du Quesne, qui étoit au Havre, d'équi- » per cinq vaisseaux de guerre, de les conduire à Bordeaux et de » prendre en passant la petite flotte que commandoit M. de Meau- » trix, composée de quatre navires de guerre et de seize pinasses, » mouillés entre le lac d'Ambis et l'île de Cazaux ». Ici s'élève une difficulté pour l'historien d'Abraham Du Quesne. Le Moréri de 1694, copié par Du Radier (l'*Europe illustre*, 1756) et par tous les biographes de Du Quesne, s'exprime ainsi à propos de l'armement de 1650 :

« Du Quesne arma plusieurs vaisseaux, *à ses dépens*, pour secourir l'armée royale qui tenoit Bordeaux bloqué. Il soutint, dans la route, l'honneur du pavillon françois, contre une escadre angloise qui vouloit l'obliger de l'abaisser. Quoique fort inférieur en force, il sortit glorieusement de l'action, où il fut blessé, et continua son chemin vers Bordeaux. Il y entra, malgré l'armée d'Espagne, et par l'exécution de son entreprise d'une hardiesse étonnante, causa la reddition de la ville. »

Le continuateur de Moréri, contemporain des fils et des neveux de Du Quesne, eut-il de bonnes informations sur le fait dont il est question, ou recueillit-il une tradition mal fondée? Ce qu'il a publié sur le père d'Abraham et sur la campagne de Suède, qu'il suppose avoir été faite par Abraham Ier, nous fait craindre qu'il n'ait eu de mauvais Mémoires quant à la campagne de Bordeaux. Nous n'avons, il est vrai, aucun document qui contredise son affirmation au chapitre de l'armement fait « à ses dépens » par Abraham II Du Quesne, mais nous n'en avons point qui nous la recommande. La *Gazette de France* est muette à cet égard, et les archives que nous avons interrogées n'ont rien pu nous apprendre là-dessus. Du Quesne avait sans doute une certaine aisance, acquise dans le commerce maritime, auquel il n'avait pas renoncé; mais pour armer cinq vaisseaux — le Roi les lui prêtait sans doute — pour payer les équipages, les vivres, les munitions, les agrès qui devaient s'user pendant la navigation ou souffrir dans des combats, si l'on devait se battre, il fallait une grande fortune, une fortune princière ou royale, que

n'avait point le Chef d'escadre. Que Du Quesne ait fait quelques dépenses pour le vaisseau qu'il devait monter — nous ignorons son nom — c'est possible, c'est probable. Qu'il ait déclaré renoncer à ses appointements et aux parts qui devaient lui revenir, s'il faisait des prises, et cela pour soulager le Trésor fort obéré, on peut le supposer; mais en dehors de cela, rien ne semble admissible. Nous ne nions pas, cependant, n'ayant point de témoignages à opposer au Moréri; mais nous restons dans le doute. Quant à la rencontre que fit Du Quesne, sur la route du Havre à Bordeaux, d'une escadre anglaise, elle ne paraît pas douteuse, malgré le silence de la *Gazette*. Voici ce qu'en dit La Colonie :

« Il arriua, heureusement pour Bordeaux, que la flotte de Du Quesne eut à peu près le même sort que celle du chevalier de La Lande « (qui avoit attaqué des navires anglois pour les forcer à saluer le pavillon de France et qui, vaincu, fut décapité sur l'avant d'un vaisseau comme un forban, la France et l'Angleterre n'étant point en guerre). » Du Quesne étant sorti avec son escadre fut rencontré à la hauteur de Jerzey par quatre vaisseaux de guerre anglois, montés depuis 70 jusqu'à 80 pièces de canon. Les Anglois « (pour venger l'injure qu'avait faite à l'Angleterre M. de La Lande) » l'attaquèrent. Le combat dura depuis huit heures du matin jusqu'à six heures du soir; mais il (Du Quesne) fut obligé de céder à la force. *Trois* de ses vaisseaux furent coulés, le *quatrième* fut pris et le *cinquième,* qui étoit son *Amiral,* trouva moyen de se sauver dans le port de Brest, mais percé de cent boulets. On peut juger par l'opiniâtreté de ce combat de la valeur de M. Du Quesne et du danger où il aurait mis la ville de Bordeaux. »

Un combat eut lieu — on ne dit pas le moment, mais ce dut être vers le milieu du mois d'août; — bien que la *Gazette* de Renaudot ne fasse aucune allusion à cette affaire, on peut croire que le fait est vrai. Du Quesne s'y montra vaillant, rien n'est plus vraisemblable. Il fut blessé, ainsi que le dit le Moréri, « dangereusement » blessé », ainsi que l'avance J.-Fr.-Louis d'Hozier (*Les Marques glorieuses du militaire françois,* Bibl. du Louvre, Ms. C. 2,741), cela peut être; nous n'avons aucun témoignage authentique de ce détail, que nous ne rejetons cependant point. Mais que Du Quesne, battu par les Anglais, ait perdu quatre vaisseaux et se soit réfugié avec le cinquième dans le port de Brest, sur cela, nous démentons nettement La Colonie, abusé par une tradition bordelaise, nous le démentons avec la *Gazette,* dont nous allons citer bientôt deux passages.

La Reine et Mazarin avaient conduit Louis XIV à Bordeaux. Partis, le 4 juillet, avec l'espoir de tout pacifier, ils étaient à Libourne le 10 août[1]. Le 30, trois jours furent donnés aux Bordelais pour se soumettre; et, le 10 septembre, une députation ayant été envoyée par le Parlement à la Reine, une trêve fut conclue entre Bordeaux et les troupes royales commandées par le Maréchal de la Meilleraye. Voyons ce que dit la *Gazette :*

« Hier, Son Éminence arriva de l'armée avec le Maréchal de la Meilleraye, pour y demeurer jusqu'à ce que la suspension d'armes soit expirée. Aujourd'huy le Roy est allé visiter les *cinq* grands vaisseaux de guerre du sieur Du Quesne, dont le moindre est monté de 24 pièces de canons de fonte. On a aussi avis que le comte du Daugnon » (il n'avait pas encore passé du côté des Condé) « est en mer et qu'il doit arriver ici lundi prochain avec neuf vaisseaux et quelques brûlots. » De Bourg, le 17 septembre 1650. (*Gazette* du 24 septembre 1650.)

« Le 4 octobre » (la cour était entrée à Bordeaux), « le Roy prit son divertissement de visiter son armée navale, composée, outre les quatre grands vaisseaux du capitaine de Meautrix, employez à garder les costes, les quatre » (non, cinq!) « grands vaisseaux du capitaine Du Quesne, si bien armés que l'Amiral seul est monté de 30 pièces de canon » (la note du 17 septembre dit 24) « par lui commandés en qualité de Chef d'escadre, qui lui donnoit aussi le commandement sur tous les autres[2]; les huit grands vaisseaux du capitaine Gabaret, dont l'Amiral est monté de pareil nombre

[1] Jean-Baptiste Colbert, dont le rôle commençait, était avec Mazarin dans le voyage de la Cour. Le 1er septembre 1650, il écrivait de Bourg à M. Michel Le Tellier : « Monseigneur le Cardinal part demain à cinq heures du matin pour aller » à l'armée » (qui était devant Bordeaux) « où il m'a ordonné de le suiure, je crois » que Son Éminence y demeurera assez de temps pour faire creuer de despit et de » chagrin M. de la Meilleraye, qu'on dit estre en meilleur estat qu'il n'estoit hier. » (Le Maréchal et le Cardinal étaient assez mal ensemble.) «.... Il arriuoit hier un » accident au bord de M. de Meautrix, où M. de Palluau disnoit; en beuvant à la » santé du Roy, il fit tirer vn coup de canon de fer qui creua et emporta vne rangée » entière de la table où estoient le lieutenant-colonel de Beintz et deux autres officiers » du mesme régiment, et blessa six soldats.... — Je suis, comme je doibs, Monsei» gneur, vostre très-humble, etc. Colbert. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 119, p. 343.) Cette lettre de Colbert est d'une bonne, grosse et lisible écriture, bien différente de cette écriture minuscule et indéchiffrable qu'il jetait à la hâte sur le papier pendant son ministère.

[2] Dans une lettre du 20 novembre 1666, Du Quesne, à propos d'une de ces éternelles questions de rang qui s'agitaient entre les officiers militaires, écrivait à Colbert : « L'ancien et premier Chef d'escadre a toujours servi en qualité de Lieutenant général, ce qui a toujours été pratiqué dans l'ancienne marine; et, dès l'année 1650, au voyage du Roy à Bordeaux, je fus réputé tel, en arborant le pavillon carré du grand mât. »

de 30 canons, sur lequel le Roy se voulut faire porter une lieue durant. Sa Majesté fut fort satisfaite de l'adresse et vigueur des soldats et matelots de cet Amiral, comme il le fut aussi des vaisseaux du comte du Daugnon et de leur équipage[1]. »

On voit par les mentions de la *Gazette* que si Du Quesne soutint un combat contre les Anglais, ses vaisseaux arrivèrent dans les eaux de la Gironde, sinon sans blessures, du moins très-capables de l'office qu'ils avaient à rendre. = La paix étant faite, Du Quesne, MM. Gabaret, de Meautrix et du Daugnon durent rentrer dans les ports, la saison d'hiver approchant, et l'armement, dont l'entretien était dispendieux, étant désormais sans utilité. Nous ne voyons pas quand Abraham Du Quesne fit retour au Havre ou à Dieppe.

Le Moréri de 1694 dit qu'en reconnaissance du service rendu par Du Quesne à la Couronne, le Roi lui donna « l'île d'Indred (*sic*) », en attendant qu'on pût le rembourser des frais de son armement. Nous avons cherché partout la preuve de cette assertion singulière, sans la trouver ni dans les Archives du Parlement de Bretagne, ni dans la collection des Ordonnances de Louis XIV, ni dans les Archives de l'établissement d'Indret, ni aux Archives nationales, section domaniale. Le Roi donnant un gage territorial à un de ses sujets, en garantie du payement d'une dette contractée par l'État envers ce sujet, cela paraît une chose inouïe. Du Quesne posséda cependant un certain temps l'île d'Indret ; en effet, dans l'épitaphe composée par son fils Henri, il est dit : « Baron d'Indret. » Combien garda-t-il le gage qu'il ne put aliéner sans doute, car il devait le rendre le jour où lui seraient remboursés les frais de son armement de 1650? Nous n'avons pu le savoir. Ce que nous savons, c'est que dans aucun des actes passés par-devant notaire par Du Quesne, notre officier ne prit le titre de baron d'Indret, quand plus tard il prit celui de marquis Du Quesne.

1 Mademoiselle de Montpensier, à qui déplaisait la paix de Bordeaux, dont l'effet devait être la délivrance du Prince de Condé, qu'elle détestait alors, parle en ces termes de cette visite de la Cour aux navires qui par leur présence avaient contribué à la soumission des Bordelais : « Nous allâmes sur la rivière voir tous les vaisseaux. L'on tira mille volées de canon. Toute l'artillerie de dessus fit son devoir. M. le Cardinal Mazarin me disoit : « Au moins les Bordelais voient que si on avoit voulu leur » faire du mal, l'on le pouvoit, avec une si belle armée navale. » Pour moi, quoique je ne me connoisse pas en armement naval, je ne trouvai pas celui-là beau, et je ne jugeai cette promenade propre qu'à donner une nouvelle matière aux ennemis de M. le Cardinal Mazarin de se moquer de le voir triompher de si peu de chose. » (*Mémoires*.) Il y a là bien de la mauvaise humeur et bien peu de justice.

Passons sans nous arrêter plus longtemps sur des faits que nous ne connaissons point par des documents authentiques. Tenons, ce qui est certain, qu'Abraham Du Quesne, Chef d'escadre, commanda quelques vaisseaux du Roi armés peut-être par lui et quelques associés contre Bordeaux révolté ; qu'il eut pour cette action ou pour une cause que nous ignorons, la propriété d'Indret, et qu'à un certain moment il rendit l'île au Roi.

XXIII.

L'année 1650 ou l'année suivante est celle où Du Quesne se maria. Le contrat de son mariage, pas plus que la mention de la bénédiction nuptiale qui lui fut donnée, ne nous sont connus, et Dieu sait si nous avons multiplié les recherches à ce sujet! Nous avons appris, par plusieurs actes postérieurs au mariage, qu'Abraham Du Quesne épousa « Damoiselle Gabrielle de Bernières ». Qui était M. de Bernières, son père? quelle ville habitait-il? Nous avons vainement voulu le savoir. Gabrielle de Bernières[1] était petite-fille de Claude de Moraine, seigneur de Maisonfort. (Acte du 29 septembre 1676, chez le successeur de Mᵉ Defresne, notaire.) A cette époque, elle demeurait rue des Douze-Portes. Un acte du 27 mars 1676 la dit demeurant rue de Grenelle-Saint-Germain. Elle était fille de Madame Marguerite de Moraine, dont la sœur Léonore était mère de Madame de Méolon. Claude de Moraine était bailli de Nemours. (Acte du 25 mai 1677, chez le successeur de Mᵉ Defresne.) Gabrielle de Bernières eut une sœur, Diane, qui épousa un M. Antoine Levasseur, avocat au Parlement. Cet Antoine Levasseur constitua, le 15 août 1664, 200 livres de rente au profit d'Abraham Du Quesne, constitution acceptée par Madame Du Quesne. (Acte de Maurice, not. à Rouen.) Le 22 août 1664, dame Gabrielle de Ber-

[1] «... Comme aussy faisant droit sur ladite requeste, ensemble sur celle de ladite Méolon, du 19ᵉ juillet 1676, ladite Saint-Maurice rendra compte à ladite dame Du Quesne et à ladite de Méolon de sa tutelle gérée par Claude de Morayne, des personnes et bien de Marguerite et Léonore de Morayne, mères de ladite dame Du Quesne et de ladite de Méolon, et auant faire droit sur la demande faite par lesdites dames Du Quesne et de Méolon du prix de l'office du bailly de Nemours, attendu que... » 23 mai 1677. (Minutes de Noël Lemaître, chez le successeur de M. De Fresne.)



nières ratifia l'acte du 15 (Acte passé par-devant de Boullogne et d'Achin, notaires à Ponthiers), et signa :

Gabrielle de Bernière
Duquesne

Voilà tout ce que nos longues investigations ont pu nous apprendre de la famille de « demoiselle Gabrielle de Bernières ». On a dit que cette jeune fille, née dans l'Église romaine, quitta Rome pour Genève, afin d'épouser Abraham Du Quesne protestant; encore une chose que nous croyons sans pouvoir l'affirmer. Elle est alléguée dans une lettre du 26 février 1688. (Bibl. nat., Ms. Lettres à l'abbé de Dangeau, 1676-1707.) Nous fixons à l'année 1650, ou à l'année 1651, l'époque du mariage de notre Chef d'escadre, parce que nous savons que son premier fils, Henri, naquit en 1652. (Papiers de Henri Du Quesne, qui nous ont été communiqués de Genève par l'intervention bienveillante de M. l'Ambassadeur de Suisse en France.)

= Après avoir désarmé son vaisseau, Abraham Du Quesne, qui devait être bien aise de voir, mieux qu'il ne l'avait vu à Bordeaux, le Cardinal Mazarin, se rendit à Paris au mois de janvier 1651. Soit qu'il fût marié déjà, soit qu'il dût se marier bientôt, il eut le désir fort naturel d'acheter une propriété où il pourrait établir sa femme, pendant ses navigations. Il avait pour camarade et ami un capitaine entretenu dans la marine du Roi, M. David de Beaulieu, qui possédait une terre dont il voulait se défaire. Cette terre, « la » seigneurie noble de Moros, située en la paroisse de Lauriec, près » de Concarneau, duché de Bretagne, » M. David de Beaulieu l'avait héritée de son frère, M. Augustin de Beaulieu, capitaine de vaisseau, écuyer, seigneur dudit lieu. Celui-ci l'avait achetée en février 1635 au prix de 16,441 livres 13 sous et 4 deniers d'un sieur Marguerin Pégasse, demeurant à Quimperlé. M. Pégasse la tenait, depuis le 8 juin 1633, de « Sébastien, marquis de Rosmadec, et de dame Renée » Querhouart, son épouse ». Entre Du Quesne et M. David de Beaulieu, les conventions furent bientôt faites, et Demas, notaire, successeur de Chapelain (le père du poëte), rédigea le contrat de vente, le 21 janvier 1651. L'acte qui est aujourd'hui chez M^e^ Fr. Le Mon-

nyer, notairé, nous apprend que Du Quesne, « estant de présent à » Paris », logeait « rue Saint-Honoré, aux Bâtons-Royaux, paroisse » Saint-Roch », et que Beaulieu « demeurait ordinairement à Paris, » rue du Sentier », dans une maison qui lui appartenait. Du Quesne acquérait Moros et tout ce qui en dépendait, et entre autres choses deux moulins, au prix de « 16,000 livres », dont il paya, en signant le contrat, « 8,000 livres, en escus d'or, réaux, pièces de vingt solz et » autres monnoyes, le tout bon », s'engageant à payer le reste, « dans un an d'huy prochain venant ». Du Quesne n'avait pas les 8,000 livres qu'il devait donner à David de Beaulieu, il les emprunta à Jacques de Briseval, marchand, bourgeois de Paris, demeurant rue de la Tixeranderie, et lui en « passa obligation le » 12 mai 1651, par-devant Demas et Rémond, notaires ». Cette obligation donnait à Briseval une hypothèque privilégiée sur la terre de Moros. L'acte en est chez M. Le Monnyer.

Du Quesne, en 1650 — nous ignorons à quelle époque précise, mais probablement avant sa campagne à Bordeaux — avait capturé un navire hollandais nommé la *Sainte-Marie de Hambourg*, dont était maître Henri Broucqmann. La prise avait été jugée bonne ; un arrêt du 16 mai 1651 réservait cependant certaines marchandises à Broncqmann. Il y avait, pour d'autres marchandises, matière à discussion. Du Quesne et Guill. Scott, marchand de Rouen, qui représentait le maître de la *Sainte-Marie,* transigèrent à l'amiable, le 25 mai 1651, à Paris. Du Quesne laissa le navire, puis « toutes les laines, indigo, cochenille et eaux-de-vie déchargés au Havre » au dit Broucqmann, moyennant la somme de 54,000 livres, qu'il reçut de Jean Hérinck, marchand, bourgeois de Paris. Cette transaction est parmi les minutes de Demas, à la date du 7 juin 1651, jour où elle fut apportée par Du Quesne chez son notaire, pour y être gardée ; elle est signée : « Du Quesne, Guill. Scott. »

Abraham Du Quesne passa l'année 1651 à terre, occupé de ses intérêts particuliers et ne pouvant rendre aucun service au Roi, dont le conseil, au milieu du tumulte, de l'*imbroglio* politique qui chaque jour se compliquait ou paraissait arriver au dénoûment, n'avait guère le temps de s'occuper de la flotte. Elle aurait pu, avec une petite force maritime, détruire l'escadre que le comte du Daugnon, entré alors dans le parti de M. le Prince, entretenait dans les eaux de Brouage, de la Rochelle et des îles qui dépendaient de son gouvernement. Punir ce félon eût été facile et d'un bon

exemple, et certainement Du Quesne s'en serait chargé bien volontiers ; on n'y songea pas. Au reste, son escadre ne servit guère au comte, qui, enfermé dans Brouage, où, si l'on n'avait eu rien de mieux à faire, on aurait pu le forcer, s'entoura de ses quelques vaisseaux pour se défendre au besoin.

Le peuple de la Rochelle, révolté de la conduite de l'homme qui, gouverneur pour le Roi, se tournait contre Sa Majesté et se donnait à M. de Condé, le peuple voulut chasser les Suisses qui tenaient le château ; mais il était impuissant : les tours étaient fortes et bien armées. Il en avait cependant pris deux. Pour s'emparer de l'autre, la plus défendue, il eut recours au comte d'Harcourt, qui en vint à bout. Les vaisseaux du comte du Daugnon n'allèrent point aider de leur canon les Suisses, qui capitulèrent le 27 novembre 1651. Du Daugnon ne fut d'aucun secours au parti qu'il prétendit servir. Il perdit l'île de Ré, comme il avait perdu la Rochelle, et resta dans son Brouage, montrant de loin les dents aux troupes royales, qui ne tentèrent rien contre lui. Il attendit là que les choses fussent pacifiées, assuré que le jour où les Princes seraient rentrés en grâce M. de Condé ménagerait son accommodement. On lui retira son gouvernement ; mais s'il perdit le reste, il garda sa ville, dont le port abritait ses vaisseaux. Il se hasarda quelquefois à courir la mer en compagnie de vaisseaux espagnols et guerroya contre ce qu'il rencontra de navires portant le pavillon du Roi. Cela dura deux ans.

Le comte vit que la guerre civile touchait à son terme ; il n'attendit pas que M. le Prince eût fait sa paix ; il fit négocier la sienne par l'Évêque de Saintes, Monseigneur Louis de Bassompierre. Mazarin, qui avait assez d'embarras d'ailleurs, et qui n'était pas fâché d'en finir avec ce jeune adversaire, écouta favorablement le Prélat et décida la Reine à le recevoir en grâce. Ce n'était pas l'oubli de sa faute qu'il demandait seulement ; il voulait qu'on lui rendît sa charge de Vice-Amiral de France, qu'on lui laissât Brouage, où il serait lieutenant général pour le Roi ; enfin, et surtout, qu'on lui donnât le bâton de Maréchal !! On consentit à ce marché, honteux pour le Roi, qui montre quel était à ce moment l'état de la Cour. Dans une autre circonstance, ni la Reine, ni Mazarin n'auraient admis de si étranges prétentions de la part d'un homme qui n'avait rien fait encore et n'avait de grand que son audace. Les lettres d'abolition qui rétablirent Louis Foucault de Saint-Germain, comte du Daugnon, et lui remirent ses fautes, lui furent expédiées de Paris, en

février 1653. Le brevet de Maréchal fut signé par Louis XIV, le 19 mars suivant. (Arch. de la Guerre, vol. 139, p. 78.)

Le 16 septembre 1651, M. David de Beaulieu, qui désirait avoir une garantie du payement des 8,000 livres que lui devait Abraham Du Quesne, soit qu'il redoutât la mort possible de son débiteur, soit pour une autre cause inconnue, se trouvant à Nantes en même temps qu'Abraham et Jacob Du Quesne, passa un second contrat de vente de la seigneurie de Moros au Chef d'escadre de Dunkerque, contrat qui fut accepté par Jacob « aux mesmes clauses et condi- » tions que celles portées par le contrat de la première vente ». (Minutes de Léger, notaire à Nantes. Une copie de ce contrat est dans les archives de l'étude de M. Le Monnyer, à Paris.)

Que faisaient à Nantes les trois capitaines? Abraham Du Quesne était-il allé prendre possession de sa propriété d'Indret et avait-il emmené avec lui son frère et son camarade, M. David de Beaulieu? Nous ne saurions le dire. Nous voyons que Du Quesne et M. de Beaulieu étaient à Paris, en l'étude de Demas, le 2 janvier 1652. (Minute de Demas, chez M. Le Monnyer.) Ce fut seulement le 15 mars 1653 qu'Abraham Du Quesne paya à son vendeur les 8,000 livres qu'il restait lui devoir. M. David de Beaulieu lui en donna quittance par-devant Masson et Crosnier, notaires à Rouen. (Communication de M. Barabé, ancien notaire à Rouen. Une mention de cette quittance est chez M. Le Monnyer, à la suite des actes des 21 janvier 1651 et 2 janvier 1652.)

= La Cour voulait envoyer un secours à Barcelone. Le Roi était à Poitiers le 30 novembre 1651, lorsque la Reine donna l'ordre à M. de Menou d'aller hâter le départ de huit vaisseaux armés à Toulon, et d'expédier par terre ou par mer mille hommes d'infanterie « pour contraindre les ennemis à lever le siége ». Cent vingt mille livres avaient été portées à Lyon à l'abbé d'Ainay, qui devait les faire passer en Provence pour payer l'armement des vaisseaux. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 127, p. 241 v°.) Toulon, que le parti des Princes avait pratiqué déjà, mais qui ne s'était pas encore déclaré, inquiétait Mazarin. Le Cardinal voulut lui donner une preuve apparente de confiance; il fit écrire par le Roi, sous le contre-seing de M. de Loménie, une lettre aux « officiers et habi- » tants » de la ville, pour les remercier de leur zèle à bien servir Sa Majesté, et pour leur dire « d'empêcher qu'il ne sorte du » port aucun vaisseau de ceux qui appartiennent au Roi, qu'au préa-

» lable il ne leur apparaisse un ordre exprès de lui. » (De Poitiers, le 29 décembre 1651. Arch. de la ville de Toulon.) Il y avait certainement dans la flotte des officiers dont la fidélité était douteuse. On ménageait toujours Toulon en le flattant, et, le 15 février 1652, le Roi écrivait aux consuls de cette ville :

« Nous prenons en vostre fidélité et affection une telle confiance, que nous vous remettons présentement la garde de nostre ville de Thoulon, et pour cet effet, nous voulons et entendons que le régiment de Valois en sorte pour aller servir en Catalogne, et passe sur la squadre (*sic*) des vaisseaux et de deux bruslots dont j'ay commandé au sieur chevalier de La Ferrière de faire l'armement, lequel vous favoriserez en tout ce qui vous sera possible. » (Arch. de la ville de Toulon.)

Le même jour, par une seconde lettre, le Roi donnait ordre aux habitants de Toulon de laisser entrer librement le Grand Prieur de Saint-Gilles, Lieutenant général des galères, et sa suite, cet officier ayant à pourvoir à la subsistance et à la conservation des bâtiments à rames sur lesquels il avait autorité. Le 1er mars, nouvelle lettre du Roi, pour dire aux gens de Toulon de laisser le chevalier de La Ferrière choisir entre les vaisseaux appartenant à la couronne ceux dont il voudra former son escadre. (Arch. citées.)

Pendant que ces choses se passaient dans le Levant, Abraham Du Quesne, de retour à Nantes, était en pourparlers avec M. de Nogent, chargé des intérêts de la Compagnie de la Guyane. Cette Compagnie avait besoin de navires ; Du Quesne en avait deux à Nantes ; on les lui marchandait ; mais il les tenait à un prix que n'acceptait pas la Compagnie. M. de Nogent allait jusqu'à en offrir dix mille écus, un peu malgré ceux qu'il représentait. Du Quesne refusa, et les choses en restèrent là. (Bibl. nat., Ms. Collect. Dangeau ; lettre de Nogent : Nantes, 4 mars 1652.)

Le duc de Richelieu, Général des galères, ayant eu dessein de se rendre à Toulon pour prendre le commandement de ses navires, le Roi écrivait aux habitants de Toulon (10 avril) :

« Nous avons voulu vous tenir avertis que Nous l'avons interdict, » *s'estant oublié de son deuoir* et ayant pris les armes contre Nostre » seruice. » Encore un qui avait tourné casaque sans redouter grand'chose de sa trahison, bien convaincu que, quand serait fini ce carnaval sinistre de la Fronde, il retrouverait sa charge et ses avantages. C'est au Grand Prieur de Saint-Gilles qu'était commis le commandement des galères. Toulon, décidément, n'était plus au

Roi, et toutes les flatteries n'y pouvaient rien. Le chevalier Paul écrivait à M. Michel Le Tellier, d'Aix, le 14 avril 1652 :

«... Depuis ma blessure, j'ay toujours travaillé à entretenir l'esprit des consuls et des conseillers de l'hôtel de ville et principaux bourgeois de Toulon dans la fidellité et l'obéissance qu'ils doivent au Roi et j'y avois toujours assez bien réussy; mais ayant depuis peu reconnu qu'on les avoit practiqués et gagnés, et qu'ils se sont mis sous la protection de Monsieur le duc d'Orléans, je me suis retiré dudit Toulon, m'estant fait porter en litière dans cette ville d'Aix qui est entièrement dans l'obéissance et service de Sa Majesté, où j'attendray ses commandements pour les exécuter jusqu'à la dernière goutte de mon sang. » (Signé) :

(Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 133.)

Le chevalier de La Ferrière put enfin partir de Toulon avec ses huit vaisseaux, dont cinq étaient de simples navires marchands, mal pourvus d'artillerie. Le 30 juillet 1652, il était devant Saint-Félion, attendant des nouvelles du Maréchal de La Motte, avec qui il devait se concerter. Les Espagnols avaient sur la côte de Catalogne seize vaisseaux, vingt-trois galères et une centaine de brigantins ou de barques longues. Comment lutter? Le chevalier écrivait :

« Cependant, je suis fort résolu à avaler le calice, puisque c'est la volonté du Roy et qu'il y va du salut de tant de peuples. Vostre considération seule m'y auroit engagé, Monseigneur, parce que je ne vois rien de périlleux dans ce monde que je n'entreprenne pour vous prouver jusqu'à quel point je suis passionnément, Monseigneur, vostre, etc. (Signé : le cheualier de La Ferrière. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 325, 331.)

Bordeaux s'agitait toujours, et M. de la Vrillière écrivait au duc Claude de Saint-Simon, gouverneur de Blaye, qu'on faisait espérer au Roi que bientôt l'armée navale du Ponant entrerait dans la rivière, en chasserait les ennemis (les Espagnols), et que par là seraient mis à la raison « les mutins de Bordeaux. » (Lettres à Saint-Simon; Bibl. nat., Ms. Suppl. fr. 4096-1.) On ne pouvait pas compter sur M. de Meautrix, qui, le 15 juillet, demandait instamment à aller passer un mois en Normandie pour ses « affaires particulières ». Il était à Bourg et adressait sa demande à M. de Saint-Simon. S'il était

à souhaiter que l'escadre de l'Océan se présentât devant Bordeaux, il était nécessaire aussi qu'elle allât au secours de Dunkerque. Le gouverneur de cette place, M. d'Estrades, écrivait, le 26 juillet, à M. Le Tellier, que M. de Brienne lui avait mandé par deux dépêches qu'on avait envoyé ordre à M. de Vendôme de venir à Dunkerque avec l'armée navale. Il assurait que huit bons vaisseaux du Roi battraient tout ce qui d'Espagnols était dans la rade, « les vaisseaux » qui sont là, disait-il, étant faiblement armés ». Il n'y avait que deux vaisseaux portant 30 pièces de canon de fer et « six vingt » hommes chacun », quatre portant de 12 à 16 pièces de canon, et » onze petites frégates de 6 et 4 pièces de canon. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 315. — Le 8 août, le Roi écrivit de Pontoise au duc de Vendôme une lettre très-pressante, pour l'engager à se rendre le plus tôt possible devant Dunkerque « avant » que les ennemis en forment le siége ». (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 136, p. 78 v°.) M. César de Vendôme avait devancé cet ordre. L'armée navale qu'il avait pu rassembler était composée de trente-cinq navires grands ou petits, tirés des ports de l'Océan. Voici la liste de ces bâtiments :

1° Le *César,* Vaisseau Amiral, monté par M. de Vendôme, Grand Maître de la navigation, et commandé sous lui par le capitaine des Forgettes (capitaine avant 1643, et qui resta au service jusqu'en 1662) ; 2° la galère *Sainte-Anne,* capitaine, M. François Thiballier, sieur de Thurelle ; 3° l'*Anna,* capitaine, M. Guinant. (L'*Anna* était un vaisseau neuf, présent récent de la Reine Christine à la Reine Anne d'Autriche, présent d'assez haut prix, bien que le navire ne fût que de 400 tonneaux) ; 4° le *Triton,* capitaine, le commandeur de Verdille (capitaine de 1652, qui se retira en 1673) ; 5° le *Don de Dieu,* capitaine, le chevalier de la Carte ; 6° la *Duchesse,* capitaine, M. Louis de La Roche-Saint-André ; 7° le *Croissant,* capitaine, M. de Villedot (fils de M. Truchet des Forgettes) ; 8° le *Neptune,* capitaine, M. de la Grandière, Major de l'armée ; 9° la *Sainte-Anne,* capitaine, M. Du Clos ; 10° un flibot : capitaine, M. Job Forant (il sera parlé souvent de cet officier) ; 11° la *Vierge,* monté par le Vice-Amiral de l'armée, M. du Ménillet (capitaine depuis 1643, qui servit jusqu'en 1662. Il était commissaire général de la Marine du Ponant) ; 12° le *Jupiter,* capitaine, M. de Kerven ; 13° le *Berger,* capitaine, M. de Boismorand ; 14°, 15°, 16° et 17°, quatre galiotes, qui avaient ordre de se tenir près de l'Amiral ; 18°-30°, quatorze

brûlots: Ajoutons à cette liste le *Beaufort*, commandé par M. des Ardents.

M. de Vendôme, quand il eut réuni ses navires, sortit de la rade de Brest (29 juillet 1652) et se dirigea vers la Rochelle. Sur sa route, il rencontra le *Sourdis*, commandé par M. de Casenac, et l'*Elbeuf*, capitaine, M. de Pasdejeu, récemment commissionné. (Il servit jusqu'en 1670 et mourut en 1705. Sa veuve, la dame Marquet, eut 200 livres de pension, le 15 décembre 1705.) Un peu après, M. de Vendôme fut rejoint par le *Fort*, qu'amenait de la Rochelle M. de la Messelière. Renforcé de ces trois navires, le Grand Maître, qui avait alors 13 vaisseaux et 3 frégates, se rendit à la rade d'Olonne, où, arrêté par les vents contraires, il employa la journée à embarquer 200 hommes du régiment d'Estissac, commandés par M. du Fratteau, lieutenant-colonel, et un certain nombre de matelots qu'on répartit sur les vaisseaux les moins bien pourvus, et principalement sur l'*Elbeuf* et le *Sourdis*, dont les équipages étaient très-faibles. Deux jours après, l'armée était mouillée devant le fort de la Prée. M. de Louche, qui commandait à l'île de Ré pour le Roi, fournit à M. de Vendôme de l'infanterie française et suisse, qu'on partagea entre les vaisseaux. Lui-même s'embarqua sur l'Amiral, avec quelques gentilshommes volontaires qui l'avaient suivi. Une frégate ennemie, qui allait à la découverte, s'étant approchée de l'île de Ré et ayant reconnu la flotte royale, força de voile et alla avertir les escadres combinées d'Espagne, de Dunkerque, de Naples et du comte du Daugnon, qui louvoyaient devant la Rochelle. Celles-ci, effrayées, se hâtèrent de prendre le large, et, pendant que M. de Vendôme entrait par le Pertuis breton, elles firent retraite par le Pertuis d'Antioche, délivrant la Rochelle qu'elles tenaient à peu près bloquée. Ce fut une grande joie pour la ville, dont les magistrats, l'Évêque et le Gouverneur, M. d'Estissac, allèrent saluer M. de Vendôme et lui rendre grâce de leur délivrance.

L'armée combinée était allée mouiller près de l'île de Ré, sentant qu'un vent défavorable à la flotte royale l'empêchait de la venir attaquer. Le comte de Montesson et le chevalier Carteret, officier expérimenté, jadis Vice-Amiral au service de l'Angleterre, étaient allés à travers l'île de Ré reconnaître sa position. A la fin, le vent changea. M. de Vendôme appareilla tout de suite — c'était le 9 août, à cinq heures du matin — et alla chercher l'ennemi, qu'un mauvais temps, pendant la nuit, avait contraint de se réfugier entre les

terres de Ré et d'Oléron. Aussitôt que M. du Daugnon aperçut les premiers vaisseaux français doublant la pointe de Ré qui regarde la Rochelle, il appareilla en hâte et gagna le large. On lui donna la chasse, toutes voiles dehors, et à sept heures on fut assez près de lui pour engager le combat. M. de Vendôme, au rapport d'un témoin oculaire dont la relation nous fournit ces détails, se mit alors sur le haut de la poupe du *César*, ayant à côté de lui le chevalier Carteret, dont il prenait les avis. Il avait voulu juger des coups et d'ailleurs donner l'exemple aux siens. M. François de Nuchèzes, commandeur des Épaux, lieutenant général de M. de Vendôme, commandait sous lui, assisté de M. des Forgettes et des capitaines Quercbat et Jamain. Le comte de Montesson, lieutenant général de l'artillerie de marine, veillait au tir des canonniers du *César*. M. de Droully (*sic*), capitaine des gardes de M. le Grand Maître de la navigation, avait mis aux postes les plus dangereux et les plus honorables les cent gardes qui étaient sous ses ordres. A l'île de Ré et à la Rochelle s'étaient embarqués sur le Vaisseau-Amiral le comte de Goullayne, MM. de la Monnerie, de Vignaux, de Launay, de Bonneville, de Chabot frères et le capitaine Du Quesne.

Après une canonnade de deux heures environ, M. de Vendôme ordonne aux vaisseaux qui sont le plus près de lui de mener les brûlots à leur œuvre. Le brûlot la *Sainte-Anne*, commandé par le capitaine Cléron qu'escorte l'*Elbeuf*, réussit à souhait. Il s'accroche à la *Natividad*, un des grands vaisseaux espagnols, fort de 42 pièces de canon et monté par un capitaine de l'escadre de Dunkerque nommé Antonio Gonzales. L'incendie gagne bientôt le navire et tout l'équipage se jette à la nage pour se sauver. Gonzales parvient à se tirer du gouffre où s'abîme presque tout son équipage. A ce moment, le désordre se met dans l'armée ennemie. Le Vaisseau-Amiral coule, et le brûlot du capitaine Thibaut évite « la carbonnade ». La *Lune*, que montait le comte du Daugnon, et le reste des vaisseaux qui lui obéissent — on regrette d'y voir celui que commandait Mathurin Gabaret, transfuge d'importance — ont déjà quitté le champ de bataille, regagnant sans doute Brouage. Un vaisseau napolitain, la *Concordia*, monté par l'Amiral de Naples, se bat bravement. Ayant échappé au feu de deux brûlots, feignant de se rendre et voyant les brûlots s'éloigner, il force de voiles; mais il est rejoint par la *Duchesse*, l'*Elbeuf* et le *Berger*, qui le démâtent de son grand mât, l'abordent et le réduisent. Une portion de son équipage s'est

noyée au moment où les brûlots allaient aborder la *Concordia;* le reste est conduit à la Rochelle.

M. de Vendôme, dont les navires étaient assez fortement avariés et qui voulait d'ailleurs sauver la *Concorde,* laquelle faisait beaucoup d'eau, leva la chasse et navigua toute la nuit. Le lendemain, à 7 heures du matin, il mouillait à l'île Dieu, d'où plus tard il se rendit à la Rochelle. L'armée ennemie, qu'il avait battue et mise en fuite, était composée ainsi qu'il suit :

« Escadre du comte du Daugnon : La *Lune,* capitaine, M. Bidaut de Salnove; les vaisseaux de M. Mathurin Gabaret, deux autres vaisseaux dont nous ne savons pas les noms, et cinq brûlots. — Escadre de Dunkerque : La *Conception,* commandée par M. Antoine Mesnil, Amiral; le *Saint-Sauveur*, Vice-Amiral, commandé par M. Cornelius Meigne et ci-devant par Antonio Dios, qui se noya entre Groix et Blavet; la *Natividad,* capitaine, Don Antonio Gonzales; le *Sant'-Ignacio,* capitaine, M. Jean Basselart; la *Torche,* capitaine, M. Matthieu Mas; le *Bon-Succès,* capitaine, M. Roque Nicasio; le *Prince-d'Orange,* capitaine, M. Manuel Niguelan. — Escadre d'Espagne : Le *Saint-Philippe,* capitaine, M. Artiago, de Biscaye; le *Saint-Pierre,* capitaine, Don José de Gallasse. — Escadre de Naples : La *Concordia,* Amiral, capitaine, Marino Mazibradi (« qui est de ceux qui ont été pris par mon vaisseau », dit l'auteur anonyme de notre relation. Le capitaine Mazibradi s'était probablement jeté à la nage pour n'être pas pris; il fut sauvé par l'embarcation d'un vaisseau français.); le *Saint-Charles,* Vice-Amiral, capitaine, Antonio Stonnaille (?) (Tous les noms qu'on trouve dans les documents de cette époque, imprimés ou manuscrits, sont défigurés à tel point qu'il est difficile de les reconnaître. Nous ne nous flattons pas d'avoir rendu à tous leur forme véritable.); l'*Adam et Ève,* capitaine, Icanio Bonardi; le *Lion rouge,* capitaine, Pietro Juan; la *Sainte-Barbe,* capitaine Vicente Laoni; deux frégates commandées, l'une par le capitaine Domenico, l'autre par le capitaine Geronimo; la *Sainte-Agnès,* capitaine, Antonio Rodrigues (elle fut prise, pendant le combat, par M. de La Roche-Saint-André); une frégate nommée (le nom manque); un brûlot du nom de *Saint-Antoine* ». (Relation véritable de la bataille du 9 août 1652. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 463, pièce 8.)

Abraham Du Quesne se trouvait à l'île de Ré ou à la Rochelle à la fin de juillet 1652. Une relation du combat du 9 août dit qu'à

cette affaire il commandait le *César*. (Bibl. Nat., 2637-2905.) C'est une erreur. Il était sur le Vaisseau-Amiral (nous l'avons dit p. 199), comme y étaient d'autres gentilshommes, pour entourer et assister M. de Vendôme. La relation, que nous avons abrégée, ne laisse pas de doutes à cet égard. Il eut un poste, ainsi que tous les autres volontaires, qui encouragèrent par leur présence les mousquetaires et les canonniers. Resta-t-il, après la campagne, sur le *César?* Rien ne nous autorise à le penser.

Le 15 août 1652, le Grand Maître de la navigation écrivait, de la Rochelle, à M. Michel Le Tellier, que l'armée navale manquait de vivres, et que si le Roi n'en envoyait pas, elle ne pouvait reprendre la mer pour aller à Dunkerque :

« M. de Boisselot revient et n'apporte ni lettres de change ni assignations pour les victuailles, seulement des ordres à MM. d'Estissac, abbé de Guron et Brachet, pour et sur leur crédit les faire. Ces messieurs se trouvent n'y pouvoir satisfaire, ni moi, par conséquent faire ce voyage sans vivres, une armée navale ne pouvant subsister sans vivres, n'en pouvant aller chercher hors des vaisseaux, ni être suivie de vivandiers. Voilà, monsieur, l'état des choses. (Signé) : César de Vandosme (sic). » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 352.)

Pendant que M. de Vendôme demandait avec instance des vivres, le Roi écrivait au commandeur de Nuchèzes que le Grand Maître de la navigation se rendant par terre de la Rochelle à Calais, il eût, lui, à se hâter de conduire l'armée navale dans ce port, où dès longtemps déjà des provisions étaient préparées. Sa Majesté ajoutait :

« Je vous fais cette lettre pour vous dire qu'aussitôt que vous l'aurez reçue, vous ayez à faire prendre audit Calais les gens de guerre et les vivres que vous y trouverez prêts pour Dunkerque, et à faire tous vos efforts pour y faire entrer le secours sans aucun retardement... A Compiègne, le 27 août 1652. » (Arch. de la maison de Nuchèzes ; communication de M. H. Beauchet-Fisseau de Chef-Boutonne (Deux-Sèvres).

La flotte partit le 28 août, munie de quelques approvisionnements de bouche achetés par M. de Vendôme, qui fit « ce dernier » effort en se mettant à l'aumône », comme il l'avait écrit à M. Le Tellier, de la Rochelle, le 21 août 1652. (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 134, p. 248.) M. de Nuchèzes n'avait pas fait comme l'Amiral. Le régiment de la Meilleraye ne fut point embarqué, « faute de victuailles ». (Lettre de l'Évêque de la Rochelle à M. Le Tellier. Vol. 137, p. 384.) Le siége de Dunkerque allait commencer. On craignait que l'armée navale ne fût insuffisante pour forcer le pas-

sage gardé par l'escadre ennemie, et l'on pensa à faire un nouvel armement de mer pour grossir la flotte. Du Quesne reçut l'ordre de chercher dans les ports de Normandie et de Picardie des vaisseaux propres à un bon service; et, comme on pensait qu'il n'en trouverait pas un assez grand nombre, on dépêcha en Hollande M. Gratillot, lieutenant-colonel d'un régiment hollandais. (Lettre de M. Le Tellier; Compiègne, 2 septembre 1652. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 136, p. 147 v°.) Un fonds de 50,000 livres, destiné à l'armement de « chaloupes et barques » pour le secours de Dunkerque fut envoyé à Rouen, où Du Quesne, qui devait partir de Paris le 6 septembre, le trouverait, ainsi que l'agent du trésorier de la marine. Du Quesne avait ordre de « s'employer à diligenter l'armement en question ». (Vol. 136, p. 157 v°.)

L'armée navale arriva à Dieppe le 11 septembre au matin, et le duc de Vendôme, qui venait en poste de Compiègne, arriva peu d'heures après elle. Un coup de vent avait fait souffrir quatre vaisseaux et quatre des brûlots ; il fallait donc les remettre en état. En attendant, M. du Ménillet eut l'ordre de conduire à Calais douze doubles chaloupes et cinq corvettes (petits navires n'ayant de commun que le nom avec les corvettes modernes. Voyez notre *Glossaire nautique*), garnies chacune de quatre pièces de canon. Ces dix-sept petits bâtiments portaient 1,200 fantassins. Mais le 13 au matin, M. de Vendôme, étant encore au lit, à Dieppe, fut éveillé par MM. de Rouvre et de Villiers, officiers du régiment du Roi, envoyés par le Maréchal d'Aumont, qui dirent à l'Amiral que si l'armée navale n'était pas devant Dunkerque avant le lundi 16e du mois, la ville se rendrait par capitulation. « Depuis que l'Archiduc avait ouvert la tranchée, » (Ce fut le 5. Lettre du Maréchal d'Aumont; Boulogne, 11 septembre. Vol. 137, p. 406.), « il n'avait pas pris un pouce de terre sur M. d'Estrades; mais la garnison s'étant mutinée, celui-ci avait dû sévir contre trois sergents du régiment de Flandre qui avaient soulevé trois cents soldats de ce corps. » M. de Vendôme ne perdit pas de temps; il fit mettre à la voile tout de suite le *Triton,* le *Berger,* le *Don de Dieu,* le *Croissant,* le *Saint-Louis,* la *Duchesse,* le *Fort* et le *Chasseur*. La *Royale* fut envoyée d'abord à Calais rejoindre les dix-sept barques frétées à Dieppe. Le *César,* la *Vierge,* l'*Anna* et quelques brûlots restèrent à Dieppe. (Lettre de M. de Vendôme à M. Le Tellier; Dieppe, le 13 septembre 1652, à midi. — Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 407.)

La flotte arriva à Calais le 14, à 5 heures du soir. Mais les Anglais avaient paru, couverts de voiles, et M. du Ménillet, suivant un ordre de M. de Vendôme, était parti avec tous les navires, se dirigeant sur la Hollande, et poursuivi par les vaisseaux anglais. (Lettres du comte de Béthune-Charost et du Maréchal d'Aumont; Calais, 15 septembre. — Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 414, 416.) Les Anglais l'atteignirent, et la lettre qu'on va lire nous dira ce qui en arriva. Cette lettre triste est de M. du Ménillet; elle était adressée à M. le comte de Béthune-Charost, à qui elle fut apportée par M. de la Roche-Saint-André, qui s'était sauvé déguisé, et arrivait à Calais « par » le packet-boat d'Angleterre ». (Le comte de Béthune au ministre; Calais, 15 septembre 1652. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 418.) Écoutons le rapport de M. du Ménillet :

« Monsieur, le malheureux succès de notre voyage met au jour le sacrifice qu'on a bien voulu faire des vaisseaux du Roy que nous commandions et de nos personnes, puisqu'on nous a enuoiés par deça *sans auoir parole de l'Angleterre de ne se pas maisler de nos affaires auec les Espagnols*, aussi bien que l'on nous a donné ordre de nous ingérer du différent des Anglois et des Hollandois » (en ce moment l'Amiral Tromp cherchait les Anglais) « ni de faire aucune action qui tende à cela, *mesme de fuir devant eux* plustost que de les combattre. Leur force et l'excellence de leurs vaisseaux vous sont trop cognus pour vous en faire icy la description; pour quoy nous croïons que c'est assez de vous dire qu'obéissant à vostre ordre, nous fusmes environnés sur les huict heures du soir, de toute cette force et suivant le dit ordre, contraints de demander à parler au général.

« Mais *avec ces gens-là nulle raison*. Ils commencèrent à nous traiter comme ennemis, et nous n'avons pu voir le général Black qu'avant-hier au soir » (17 septembre), « auquel ayant fait voir notre ordre et représenté cette affaire estre le propre fait du Roy, nous dit cela être tout à fait considérable; mais qu'il ne pouvoit qu'avertir le parlement de tout et nous en faire avoir réponse dans peu de jours. Cependant, qu'il nous recommanderoit au maire de cette ville » (la lettre sans date ne mentionne pas le port d'Angleterre où furent conduits nos vaisseaux), « qui auroit soing de nous. Ensuite de quoy nous auons été mis hier à terre et le dit maire nous a mis, les capitaines à des hôtelleries à deux scelins (shillings) par jour, promettant à nos officiers de les faire nourrir à un scelin, et commencèrent hier à faire donner un peu de pain à nos gens.

« Ils font aussi entrer nos vaisseaux dans ce haure » (probablement celui de Douvres) « dont nous croyons qu'il sera presque impossible d'en relever deux ou trois qui sont vieux et ont touché fort rudement en entrant; (ils) *ont pris desjà quelques pièces de fonte, beaucoup de poudre, munitions, câbles et cordage, tout pillé les vivres et despouillé nous et nos gens de*

toutes choses, de quoy nous vous suplions avertir la cour, et nous assister de vos avis, faveur et crédit pour nous subuenir en cette extrême nécessité dont nous ne manquerons de vous satisfaire aussitôt que nous serons rendus en France et nous rendre à tout jamais nos respects et nos soings en qualité, monsieur. de vos très-obéissants et très-obligés serviteurs. (Signé) : Du Ménillet, et plus bas Villedot, Le Verger, Nuselière, De Gorris, le chevalier de La Carte, de La Roche-Saint-André, le chevalier de Verdille. » Du Ménillet commandait le *Triton;* Villedot, le *Croissant;* de Gorris, le *Saint-Louis;* La Carte, le *Don de Dieu*; La Roche, la *Duchesse;* Verger, le *Fort;* Verdille, le *Chasseur*. Trois brûlots avaient été pris aussi par les Anglais. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 137, p. 546).

Il nous est permis de croire, sans vouloir être trop favorable à notre héros, que si, à la place de M. du Ménillet, Du Quesne eût commandé cette malheureuse escadre, il ne serait pas entré dans un port d'Angleterre sans avoir cherché à punir ces Anglais de leur félonie. La guerre n'était point déclarée entre les deux couronnes, et l'action de l'Amiral Blacke était d'une déloyauté qui dut être sentie par les capitaines de l'escadre française. Comment arriva-t-il donc qu'ils se laissèrent conduire comme un troupeau d'agneaux dans le havre où ils entrèrent en vaincus? De ce secours, qu'on n'envoya pas à temps, et qui, au lieu d'aller chercher Calais, se jeta sur le chemin de l'Amiral anglais, un seul vaisseau échappa, le *Berger,* conduit par le commandeur de Boismorand, au Havre, où il put s'abriter le 2 octobre 1652; le duc de Vendôme envoya, de Pontoise, à Du Quesne l'ordre d'aller, le plus promptement possible, voir en quel état était le *Berger*. Il devait, si le navire n'avait pas été trop maltraité par la mer, l'envoyer à Brest, où il avait été armé, le faire réparer s'il avait des avaries sérieuses, ou le condamner tout à fait s'il était incapable de naviguer et s'il ne valait pas l'argent d'un grand radoub. Le *Berger* fut désarmé au Havre, et l'on fit son inventaire le 16 octobre 1652. (Arch. de la Marine, vol. *Havre.*)

Le duc de Vendôme avait reçu du Cardinal la satisfaction qu'il demandait, quant à l'armement de la flotte, et « comme, pour les » avances qu'il » avait « faites, » il était « assigné sur le convoi de » Bordeaux », ainsi que l'écrivait M. de la Vrillière au duc de Saint-Simon, à Blaye (26 oct. Bibl. nat., Ms. fr. 4096-1), il n'était pas seulement intéressé pour son honneur à ne point perdre de temps, mais aussi pour tirer son remboursement de cette ferme, qui devait être bonne cette année, « si les Anglois ne prenoient point le parti des Espagnols ». M. de La Vrillière ignorait donc à Paris l'acte du

mois précédent? Il ne savait donc pas que sept de nos vaisseaux avaient été pris dans les filets de l'Amiral Blacke comme des sardines?

Le 31 octobre, le Roi nomma le duc de Vendôme son Lieutenant général « en l'armée et gouvernement de Brouage, de la Rochelle, » pays d'Aunis, îles et lieux adjacents, Poitou, Saintonge et Angoul- » mois ». Le duc, avec l'armée navale et les troupes qui seraient employées sur les vaisseaux, devait reprendre au comte du Daugnon, passé au parti des Princes, tout ce qu'il détenait, sujet indigne, que l'on avait si follement comblé de faveurs et de biens. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 132, p. 152.) L'Amiral se rendit à la Rochelle, où sa flotte devait se former, et là il reçut l'ordre de faire voile pour se rendre à l'embouchure de la rivière de Bordeaux, afin de réduire la ville, qui tenait toujours le parti du Prince de Condé. (Lettre de M. de la Vrillière au gouverneur de Blaye, 8 décembre 1652.) A ce moment, le duc de Saint-Simon, à M. de Meautrix, qui, le 30 septembre, lui avait déclaré « vouloir quitter le parti dans lequel il » était engagé, pour rentrer dans l'obéissance qu'il devait au Roi », donnait un passe-port et un de ses gardes, afin qu'il pût se retirer librement à la Rochelle avec sa frégate et son équipage. (Lettre de M. de Saint-Simon à M. de la Vrillière, 11 décembre 1652.)

Le 16 décembre, l'abbé de Guron fut mis auprès de M. de Vendôme comme conseiller, « pour le soulager et l'assister ». Le temps n'était pas encore venu où l'Eglise ne fournirait plus de tuteurs aux commandants des armées. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 136, p. 405.)

Comment allaient les choses dans le Levant? Toulon persistait dans sa rébellion, et le duc de Mercœur négociait avec cette ville un accommodement que le Roi paraissait disposé à accepter. (28 juillet 1652. Vieilles Archives de la Guerre, volume 136, page 140 v°.) La flotte, alors dans les eaux de la Catalogne, ne pouvait rien faire pour le secours de Barcelone. Elle s'était trouvée en face de l'Armada espagnole, composée de douze vaisseaux et dis-huit galères, et, au moment d'en venir à une action sérieuse, le calme avait empêché l'un et l'autre parti de s'approcher et de combattre. (Lettre de M. Louis de Vendôme, duc de Mercœur, 20 août 1652, mêmes Arch., vol. 137, p. 364.)

L'année finit par la nomination du commandeur François de Nuchèzes à la lieutenance générale de la flotte du Ponant, charge qui lui donnait le commandement de l'armée en l'absence du Grand

Maître de la navigation. Les lettres qui établissaient le commandeur dans cette fonction furent données à Pontoise le 1er octobre 1652. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 132, p. 149.)

XXIV.

Dunkerque et Barcelone étaient perdus pour la France. M. d'Estrades avait capitulé le 16 septembre 1652 et ouvert aux Espagnols le port qu'il avait défendu de son mieux. Le Maréchal de la Motte-Houdancourt avait rendu à l'Espagne Barcelone, qui si longtemps fut une possession française ; il avait capitulé avec Don Juan d'Autriche, Amiral des Espagnols, le 15 octobre 1652.

Bordeaux était toujours contre le Roi ; ordre avait été donné à la flotte du Ponant de hâter sa marche vers la Gironde. Le duc de Vendôme, allant par terre à Blaye, y était arrivé vers le 10 février 1653. La flotte était encore attendue par le duc de Saint-Simon, qui gémissait de ces longs retards. La partie protestante de la population bordelaise, assez nombreuse, n'avait point été ébranlée par les avances des Condé, mais la Cour craignait des défections, et M. de La Vrillière écrivait, le 2 mars 1653, au duc de Saint-Simon :

« Pour entretenir les religionnaires dans les bons sentiments qu'ils ont témoignés jusques ici pour le bien de l'État dans Bordeaux, je vous adresse deux lettres pour le ministre Ferrand, que Mestrezat et Drelincourt de ces quartiers luy escriuent pour le convier à entretenir son troupeau dans la même affection. » (MM. Drelincourt et Mestrezat, ministres à Paris, étaient, le second surtout, des hommes considérables par la noblesse de leur caractère, leur savoir, la sagesse de leur conduite et leur modération.) « Et comme ces lettres sont assez de conséquence, vous prendrez soin de les faire tenir secrètement, et ferez entendre au ministre Ferrand qu'il ne divulgue point le nom de ces messieurs-ci, qui désirent que leur recommandation soit tenue secrète. » (Bibl. nat., Ms., Suppl. fr. 4096-2.)

Ces ministres ne voulaient point se brouiller avec ceux des protestants de Paris qui n'avaient pas gardé au Roi cette fidélité dont avaient donné l'exemple, dans la marine, les trois Du Quesne, Guiton, Job Forant de la Tremblade, de Gorris et quelques autres.

Le Roi voulait réduire Bordeaux, dominé alors par le pouvoir qui, d'une assemblée qu'avait tenue le peuple sur une esplanade plantée d'ormes, avait pris le nom de l'*Ormée ;* il voulait que, en même temps qu'on l'attaquerait par terre et par mer, on lui fît

en détail le plus de mal possible; mais, comme il espérait qu'avant peu la ville se rendrait, il ne voulait pas la ruiner. Aussi écrivait-il de Paris, le 27 juin, au duc de Vendôme :

« Je vous fais cette lettre pour vous dire, ainsi que je fais à mon cousin, le duc de Candale » (M. d'Épernon) « que vous ayez de concert auec luy *à faire le dégât des bleds et autres fruits* étant aux environs de la ville de Bordeaux, *à la réserve toutefois des vignes,* que je désire estre conservées... »

Le comte du Daugnon, abandonnant le parti de Condé, avait fait sa soumission et était rentré en grâce auprès du Roi moyennant un traité tout à son avantage, comme nous l'avons dit p. 193. La flotte du duc de Vendôme était dans la rivière de Bordeaux, aidant l'armée du duc d'Épernon, qui, d'étape en étape, prenant des villes, s'avançait et allait contraindre l'Ormée, d'ailleurs lasse et divisée, à se soumettre enfin.

Un historien très-justement considéré, mais trompé par des renseignements erronés, a dit que Du Quesne fit partie cette année de l'armée navale qui opérait contre Bordeaux. Il confond l'année 1653 avec l'année 1650. On a vu plus haut (p. 186) que ce fut en 1650 que le Chef d'escadre de Dunkerque se rendit à Bordeaux avec une escadre, armée, dit-on, à ses frais.

Bordeaux traita avec le Roi, le 30 juillet 1653; Périgueux, qui tenait encore, se rendit le 13 septembre. La Fronde désarmait, et la France respira. Tous les grands retrouvèrent leurs charges, saluèrent la Reine et Mazarin, sans leur pardonner au fond, et le règne de Louis XIV, qui commençait, ouvrit à leur activité inquiète une carrière où beaucoup s'acquirent la plus haute estime et la plus grande considération.

Condé resta seul avec les Espagnols !

La marine eut pendant l'année 1652 un rôle sans importance. Du Quesne n'y eut pas d'emploi. Il s'ennuyait de vivre dans un port ou à Paris; il rêvait un retour en Suède, et, dès le 1er janvier 1653, il écrivait au Maréchal C. G. Wrangel :

« Monsieur, aussitôt que j'ai su que Votre Excellence étoit à Stockholm où je crois que mes lettres lui seront rendues plus facilement... Mon frère avec son vaisseau a fait quelques prises qui ont payé son armement. » (Il est question ici de Jacob Du Quesne qui avait armé en course.) « Il est à présent de retour dans le dessein de retourner en mer dans quelque temps, *non pas à l'armée où très-peu de vieux officiers servent, à cause des personnes de faveur que l'on introduit dans le commandement.* Pour

mon particulier, je n'ay point servi, par cette raison, depuis le voyage du Roy à Bordeaux, ni ne prétends pas servir que ce ne soit avec honneur et satisfaction, *quoi que ce ne soit pas mon élément d'être inutile.*

Je me suis étonné comme quoi les Hollandois se sont contentés de la prise de deux vaisseaux de guerre dans la dernière rencontre de leurs armées, où les dits Hollandois avaient barre sur les Anglois, lesquels j'estime n'avoir pas été malheureux d'avoir été quittes à si peu de perte; s'ils avoient eu affaire à Votre Excellence (Ah! fier Normand, nous vous y prenons! vous voilà flatteur, vous qui vous défendez ordinairement de toute complaisance!), ils en auroient tâté à la mode des Danois que l'on dit ici qui arment en faveur des Hollandois. Ma curiosité me porte fort à savoir ce que Votre Excellence fera dans cette rencontre, et si elle ne fera pas ronfler le canon. Je suis fort persuadé que la Suède tiendroit à point d'honneur que la fin du monde surprît casy toute l'Europe les armes à la main et qu'elle ne l'eût (ne les eût?) pas, et particulièrement du règne de cette généreuse guerrière que je sais avoir tant d'estime pour tous vos sentiments. J'avoue que j'aurois grande jalousie si j'entendois dire que Votre Excellence ne fût pas encore Grand Amiral, Elle y ayant tant de droit, et cette charge rapporte si fort à son honneur que je n'en sçaurois douter. Qu'Elle me fasse donc l'honneur de me faire avertir quand cela sera, et à cette fin que dans la réjouissance que j'en ferai, je fasse tirer le canon, non pas celui du Roi, *mais plus de* 50 *pièces que j'ai gagnées sur les ennemis.*

Je finirai cette lettre, Monseigneur, en vous suppliant très-humblement d'excuser la liberté que je prends des choses qui vous touchent et où je prendrai toute ma vie très-grand intérêt comme la personne du monde qui vous est la plus acquise... (Signé) : Du Quesne. »

(Cette lettre est une des six de Du Quesne, que M. Geoffroy, dans un voyage en Suède fait dans l'année 1854, trouva dans la bibliothèque de Skokloster, appartenant à Madame la comtesse de Brahé. M. Geoffroy communiqua ces lettres, en janvier 1855, au Ministre de l'instruction publique et au Ministre de la marine. Il voulut bien nous en adresser des extraits.)

Une conclusion manque évidemment à l'épître qu'on vient de lire : « Que Votre Excellence m'appelle, et je cours en Suède reprendre » dans la flotte de la Reine au moins le rang que j'y tins autre- » fois. » Ceci, qui resta au bout de la plume de notre Chef d'escadre, se fait aisément deviner. Du Quesne se montre très-courtois pour M. Wrangel, tout-puissant sur l'esprit de Christine; il se plaint à l'Amiral suédois d'être négligé en France, et sa plainte cache une pétition. Il n'ose pas dire tout nettement : « Ne pouvant com- » mander toujours, je veux quitter le service de France et passer au

» service de la Couronne de Suède, si vous voulez bien que j'y com- » mande » ; mais il sait que M. Wrangel entendra à demi-mot.

Cependant le Maréchal ne répond pas. Et de quoi se plaignait Du Quesne? De ce que « des personnes de faveur » étaient introduites dans le commandement. Nous lisons la liste des Chefs d'escadre et des capitaines, et si, à côté des noms connus depuis plus de dix ans, nous trouvons quelques noms nouveaux, nous voyons qu'ils sont en bien petit nombre. Les hommes qui commandent les escadres sont MM. de Razilly, de Montade, du Ménillet, Garnier, Paul, de Nuchèzes, tous anciens officiers. Quel homme nouveau a commandé, depuis 1650, l'armée navale ou une escadre dans cette armée? Nous n'en voyons pas. Mais Du Quesne ne peut pas souffrir qu'on lui préfère, même pour le commandement d'un vaisseau, un capitaine dont la commission est récente. Il ne se rappelle point que lorsqu'il alla en Suède, étranger, il prit dans la flotte de Christine une place qu'aurait occupée un Suédois. Du Quesne avait de son mérite, de sa valeur, de ses services une juste idée, mais, là-dessus, il poussait peut-être les choses trop loin. Il n'admettait ni rivaux, ni égaux.

La pensée ne lui vint pas — ou si elle lui vint, il la repoussa — de faire comme son frère Jacob et comme firent d'autres officiers, d'armer en guerre des vaisseaux prêtés ou loués par le Roi, pour faire la course, Sa Majesté ayant intérêt dans les armements. Cinq capitaines, MM. Henri Dantou, écuyer, sieur de la Pontesière, Jacob Du Quesne, écuyer, de Bonessicq, Coulon et Le Gras, eurent, le 30 mai 1653, commission du Roi, « pour combattre les ennemis de » l'État », avec les vaisseaux mis sous leurs ordres : l'*Armand,* le *Neptune,* le *Saint-Pierre,* le *Saint-Georges,* et un cinquième navire dont le nom fut oublié par l'écrivain d'une déclaration qui est sous nos yeux. Sortis des ports de Bretagne, ils rencontrèrent, le 25 juin, entre le cap Saint-Vincent et Cadix, un bâtiment hollandais nommé le *Te Deum*, « dont était maître et capitaine Martin Sechomagre ». Ils visitèrent ce navire, « qu'ils trouvèrent chargé de bordages et autres » bois de construction ». Le capitaine reconnut qu'il allait à Cadix porter ces bois ; on l'arrêta ; on mit sur le *Te Deum* un équipage français, et on le mena à Saint-Nazaire, « avec quelques autres » bâtiments pris depuis » par l'escadre du sieur de la Pontesière. M. Jean Charette, seigneur de la Gacherie, sénéchal au présidial de Nantes, fit la procédure relative aux prises, le 28 août 1653, et, le 22 septembre, rendit une sentence qui déclarait de bonne prise le

Te Deum et l'adjugeait, avec ses marchandises et les apparaux trouvés en lui, aux cinq capitaines, ceux-ci « payant au préalable sur le » tout, le dixième, dont serait fait » le calcul « suivant les ordon-» nances ». Le jugement, signé : Jean Charette, que nous venons d'analyser, était aux Archives (brûlées) de l'Hôtel de ville de Paris, chapitre Marine et Colonies. A la marge de cette pièce, qui est une copie de l'original resté à Nantes, on lit : « Il y a cinq sentences de » pareille forme pour cinq vaisseaux pris. » Ainsi, Jacob Du Quesne et ses quatre camarades prirent dans leur courte campagne six bâtiments sur la valeur desquels le Roi ne se réserva aucune part, laissant à l'Amiral de France le dixième qui lui revenait.

M. de Certaines de Fricambault, qui avait armé le *Faucon*, prit un navire anglais nommé le *Chevalier vert*, et nous lisons dans un état de la Maison de la Reine (Bibl. Nat., Ms. Missions étrangères, n° 231.) qu'Anne d'Autriche, pour ce qui lui revenait dans la vente du bâtiment capturé, en sa qualité de Grande Maîtresse de la navigation, eut la somme modeste de 626 liv. 17 s. 4 deniers. Le chevalier Molé, commandant le *Soleil* armé en course, prit la *Catherine dorée*; le chevalier de Gardanes, commandant la *Pucelle*, appartenant au commandeur de Nuchèzes, prit un navire nomme la *Société*. Un bourgeois de Toulon, nommé Antoine Beaussier, se rendit adjudicataire des deux prises et compta à la Reine 1,265 liv. 2 s. 6 deniers, pour son tiers, et au Roi 1,661 liv. 7 s. 6 deniers, pour sa part dans le revenant bon des prises.

L'année 1654 se passa pour Du Quesne comme la précédente. Sa mauvaise humeur se manifesta-t-elle assez pour que la Cour en fût mécontente? Refusa-t-il de prendre part à une campagne où il ne pouvait servir qu'en sous-ordre? Nous l'ignorons. A Toulon, une escadre qui devait porter le duc de Guise[1] et ses troupes à Naples

[1] Ce duc avait été nommé Lieutenant général « représentant la personne du Roy », ayant mission de conduire une armée de terre et de mer, et la faire descendre en terre ferme ou dans les îles qui sont sous la domination des Espagnols. La provision de Lieutenant général est du 23 mai 1653. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 143, p. 270 v°.) Le marquis du Plessis-Bellière fut fait Lieutenant général dans l'armée du duc de Guise, et M. Colbert de Croissy (Charles), intendant de ladite armée. (1er mai, p. 277; 21 juin, p. 371.) Trois cent mille livres avaient été mises aux mains du trésorier de la marine pour les dépenses de l'année. Le duc de Guise devait avoir 3,000 livres de traitement par mois, *seulement pendant deux mois;* les lieutenants généraux sous lui, 1,000 livres, et les maréchaux de camp 600 livres. M. de Croissy devait toucher 700 livres par mois, et *le pays ennemi devait fournir au payement à faire après le deuxième mois.* (Instructions données à M. Colbert de Croissy, datées de Rethel le 21 juin 1654.)



fut mise sous le commandement du chevalier Paul, très-brave homme, dont les services déjà anciens étaient justement estimés du Cardinal Mazarin. L'escadre du Ponant qui devait se joindre à celle du Levant était confiée au commandeur de Nuchèzes. L'instruction adressée au duc de Guise, le 6 août 1654 (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 144, p. 67), prescrivait à ce général de l'armée destinée « à faire descente dans le royaume de Naples » de hâter l'embarquement des troupes, mais de tromper tout le monde, le chevalier Paul excepté, sur le but de l'armement. Elle lui ordonnait quand elle ferait voile « de courir du côté qui « pourrait » le plus couvrir son voyage et de faire tourner ensuite « le bord aux vaisseaux du côté » qu'il devait aller, alors qu'ils seraient « hors de la vue de Toulon ».

Après bien des lenteurs qu'il faut attribuer autant aux choses qu'aux hommes, la flotte, composée de vingt-cinq vaisseaux ronds, six galères et six barques, leva l'ancre et fit voile, se dirigeant sur la Sardaigne — pour abuser les espions ennemis — le 5 octobre 1654. Le 8, elle était sous la Sardaigne, à l'ouest. Après d'incessantes contrariétés de vent, elle s'approcha de Malte où elle voulait aborder pour faire de l'eau. Chose étrange, un certain nombre de chevaliers qui tenaient pour l'Espagne contre la France, la repoussèrent à coups de canon. Enfin, après avoir erré à la merci des bourrasques et des calmes, elle entra dans la baie de Naples et mit le cap sur Castellamare, petite ville fortifiée, dont le duc de Guise et les généraux sous ses ordres avaient résolu de s'emparer d'abord, pour aller par terre à Naples. Treize galères ennemies s'efforcèrent d'empêcher les vaisseaux du chevalier Paul de débarquer leurs troupes; mais on les chassa, et le marquis du Plessis-Bellière put mettre pied à terre, avec un petit corps qu'une sortie de la place, bientôt forcée de rentrer, prétendait arrêter sous la muraille. Le marquis de Vallavoire débarqua ensuite avec M. de Bruc (qui était ou fut beau-frère de M. du Plessis-Bellière). Malgré les galères qui, revenant toujours à la charge, étaient toujours contraintes de plier; Castellamare tomba au pouvoir du duc de Guise, qui, « bien malgré lui », ne descendit du Vaisseau Amiral à terre que quand la ville fut au pouvoir de M. du Plessis-Bellière. (*Relation* de ce qui s'est passé au voyage de Naples, par M. le duc de Guise; Bibl. nat. *Recueil historique,* Cologne, in-12 (1786), et *Gazette de France* (1655).

Une lettre signée : *Louis,* contre-signée : *De Loménie,* et adressée de Paris, le 6 novembre 1654, au commandeur de Nuchèzes,

recommandait au Vice-Amiral de faire diligence pour passer du Ponant dans le Levant, afin de « devancer la flotte de l'Angleterre qui avait serpé (levé l'ancre) et prenait la route de la Méditerranée ». Rejoindre l'escadre du chevalier Paul avant que les Anglais se fissent voir dans les murs d'Espagne et d'Italie était ce que devait tenter de faire toute de suite le commandeur :

« Bien assuré, disait le Roi, que lorsque vous et Paul serez ensemble, quand ils vous rencontreroient, ils n'oseroient songer de vous attaquer, et que sous de si braves chefs et si expérimentés que vous et Paul, il ne seroit pas aisé de remporter aucun avantage sur mon armée. »

Le Roi ajoutait :

« J'écris dès aujourd'hui au sieur de Bordeaux, mon ambassadeur en Angleterre, *de faire expliquer Monsieur le Protecteur* » (Olivier Cromwell) « *et par escrit*, *de la sorte dont sa flotte aura à vivre avec la mienne, lui faisant connoître que je n'ai nulle appréhension d'un combat*, s'il le falloit donner; mais que je vais volontiers au-devant des choses qui peuvent empêcher que les Nations ne jouissent d'un assuré repos, et de celles qui peuvent troubler leur commerce. Il est de mon service *que vous évitiez la rencontre de l'armée anglaise;* mais si le hasard vous met en présence, je ne doute point que vous ne conserviez *les avantages qui me sont dus*... Peut-être, et je le désire, le Protecteur fera telle réponse au sieur de Bordeaux que les craintes dont je suis touché s'évanouiront... » (Archives de la maison de Nuchèzes. Communication de M. Beauchet-Filleau, qui a bien voulu nous communiquer plusieurs autres pièces de la correspondance de Nuchèzes qu'on verra plus loin.)

Du Quesne, toujours fatigué du repos, toujours avide d'action et ne se voyant point d'autres devoirs que ceux du père de famille qui veille sur ses jeunes enfants, tourne de nouveau ses regards du côté de la Suède. Le 10 février 1655, il écrit au Maréchal Wrangel :

« Monseigneur, voici pour la troisième fois » (nous n'avons pas les deux lettres qui précédèrent celle-ci) « que je me donne l'honneur de vous écrire sans avoir eu de réponse. Je ne me puis persuader que Votre Excellence n'ait pas reçu mes lettres, quoique je les lui aie adressées par M. d'Avaugour pour vous les rendre plus sûrement. J'écrivis la première au commencement de l'année dernière » (1654), « aussitôt que j'appris la nouvelle de l'armement de la flotte à Stockholm, et vous faisois réponse à celle que vous m'aviez fait l'honneur de m'écrire l'année précédente » (1653) « de la part de la Reine. *Et comme j'ai toujours considéré cette inviolable affection pour le service de la Suède*, et le souvenir de l'estime et bienveillance dont vous m'avez honoré, j'ai été très marri que mes

lettres soient été (*sic*) perdues; me persuadant que puisque vous m'aviez fait l'honneur de me parler de retourner en Suède, lorsque vous n'aviez pas encore de guerre, vous seriez plus aise que j'y allasse à présent qu'il y a de grandes forces navales que l'on dit se préparer en Hollande pour aller traverser les conquêtes du Roi dans la mer Baltique. » (Le Roi Charles X de Suède. Christine avait abdiqué en sa faveur, 16 juin 1654.)

« C'est pourquoi, Monseigneur, si Votre Excellence croit que mes services soient utiles à Sa Majesté, et qu'elle veuille me donner un emploi honorable » (c'est-à-dire, sans doute, un grand commandement et un grade supérieur à celui de Major qu'il avait eu), « Elle La peut assurer que j'y ai toute la disposition que l'on peut souhaiter, et qu'à présent je pourrai obtenir mon congé de cette cour plus facilement qu'en un autre temps.

« Si vous aviez reçu mes précédentes, je me persuade que dans cette conjoncture vous auriez été bien aise d'avoir un nombre de bons hommes et officiers propres à commander des brûlots, et j'aurois eu cela au moins prêt à l'ouverture des glaces, et même un vaisseau de guerre de 24 canons s'il en eût été besoin, qui auroit servi à passer les dits hommes et officiers sous le prétexte que l'on auroit voulu, car si les Hollandois se déclarent, il seroit bon de garder le secret de deça. Mais comme je vois déjà le mois de février avancé... je ne sçais si Votre Excellence goûteroit les choses. Toutefois je feray mon possible pour ne point disposer du dit vaisseau que sur la fin de mars. »

Il résulte de cette lettre qu'en 1653, la Reine Christine avait fait proposer à Du Quesne de rentrer à son service; que celui-ci avait à peu près accepté, mais que les choses en étaient restées là, à cette époque. En 1653, il ne s'était pas expliqué nettement avec le maréchal Wrangel, mais cette fois, il se déclarait et mettait, comme on dit, les points sur les i. La chose ne réussit point cependant. — Nous ne savons pas quel était ce vaisseau de 24 canons dont disposait le Chef d'escadre, et qu'en mars il allait envoyer à la mer, si la Suède hésitait à employer le navire et l'homme. Ce ne pouvait être un vaisseau appartenant au Roi; peut-être était-ce celui qui appartenait à Jacob Du Quesne et avec lequel le frère d'Abraham faisait la course. Il n'est plus question de ce bâtiment plus tard.

Le Maréchal Wrangel répondit-il à Du Quesne? Il est probable que non. En effet, notre Chef d'escadre lui adressa une nouvelle lettre, le 25 août 1655, pour faire encore une fois l'offre de ses services au gouvernement suédois. Cette lettre finissait par ces mots : « Adressez les lettres pour moi, chez le sieur Briseval, rue des Bourdonnais. » (Ce Briseval était le banquier de Du Quesne. On a vu que ce fut lui qui prêta au capitaine dieppois la somme néces-

saire pour payer la terre de Moros qu'il achetait de M. David de Beaulieu. C'est chez Jacques de Briseval que, le 15 juillet 1655, le notaire J. Demas se transporta pour rédiger l'obligation par laquelle « messire Louis du Fay, seigneur de Virville, Giffosse, et baron de la Hay du Puy, conseiller au parlement de Rouen, demeurant en la ville de Rouen, paroisse Sainte-Croix-Saint-Ouen, » étant en ce moment à Paris, « logé rue des Augustins, paroisse Saint-André des Arcs, en la maison de l'*Écu* », s'engageait à payer à « Abraham Du Quesne, escuyer, sieur de Mauros (*sic*), Chef d'escadre des vaisseaux du Roy, demeurant de présent en cette dite ville de Paris, rue de Cléry, paroisse Saint-Eustache, » la somme de trente-sept mil sept cent cinquante livres tournois (37,750 l.) « pour cause de pur, vray et loyal prêt d'argent, fait au dit seigneur Du Fay par le dit Du Quesne. » La somme devait être payée « d'huy en quinze mois prochains venants. » Louis du Fay, son père Ozias, « gentilhomme de la chambre du Roi », et Gaspard, frère de Louis, avaient fait cet emprunt pour payer une partie « du prix de la terre et baronnie de La Hay du Puy, scize au bailliage de Cotentin, pays de basse Normandie ». La terre de La Hay du Puy répondait de la dette de Louis du Fay, ainsi que ses autres propriétés. (Minutes de Jean Demas, chez M. Le Monnyer.)

Abraham Du Quesne céda sa créance à « Mathurin de Gouesnel, sieur de Beauchêne », le 11 septembre 1658. (Acte de Balle, notaire à Paris.) Nous voyons que M. de Beauchêne fut payé par les Du Fay, le 29 janvier 1659. (Acte de Le Cat, notaire, mentionné par Jean Demas.

Du Quesne n'abandonnait point son projet de passer en Suède; il écrivait toujours au Maréchal Wrangel, qui, enfin, au mois d'octobre 1656, lui répondit. (Nous n'avons pas sa lettre.) Du Quesne lui en accusa réception, le 20 octobre :

« Lorsque je ne m'attendois presque plus de recevoir de vos nouvelles... j'ai reçu la lettre de M. d'Avaugour, de Varsovie... *Je pars donc pour rejoindre Votre Excellence. Envoyez-moi un passe-port.* »

Cependant Du Quesne ne partit point. Qui le retint? Lui refusa-t-on un congé? Il ne paraît pas qu'on eût besoin de lui, car il ne servit pas activement en 1656, non plus qu'en 1657. Le 5 avril de cette dernière année, il écrivait au Maréchal suédois :

«... C'est la seule lettre que j'ai eu l'honneur de recevoir. Je n'y ai pas répondu plus tôt, parce que *j'ai été malade*. J'ai proposé à M. de

Tott quelques expédients que Votre Excellence ne désapprouvera pas... depuis que M. de Terlon est parti d'ici. »

Nous n'avons pu savoir en quoi consistaient ces expédients auxquels Du Quesne faisait allusion dans cette lettre. Le 5 mai 1657, il écrivait de nouveau à M. Wrangel :

« Monseigneur, j'ay reçu la lettre qu'il a plu à Votre Excellence de m'écrire le 7 du mois passé... Je vous puis bien assurer que si Messieurs les États » (de Hollande) « ne donnent satisfaction au Roy sur la prise que Ruyter a faite des deux vaisseaux de Sa Majesté et qu'ils continuent la fierté que leur ambassadeur a témoignée en cette cour par sa dernière audience, que les choses iront à une rupture... Il seroit bon que Votre Excellence me fît savoir ce qu'elle croit de l'armement des Danois et à peu près l'état de leur flotte, et si la Hollande se mêlera de la mer Baltique, cette année, et si les Danois enverront de grandes forces sur l'Elbe... »

Il n'est plus question d'aller en Suède. Il est clair que si les choses vont à une rupture avec la Hollande, Du Quesne ne quittera pas la France. La marine reprendra une activité qu'elle a perdue depuis quelques années, et Du Quesne aura de l'emploi. La France n'était pas en guerre avec la Hollande, bien que les deux États ne fussent pas en très-bons termes. L'action de Michiel-Adrianz de Ruyter était donc téméraire et plaçait la Hollande vis-à-vis de la France dans la position où l'Angleterre s'était mise à notre égard en 1652. Mazarin négociait, et les Hollandais le prenaient sur un ton choquant qui rendait probable une guerre avec Messieurs les États [1]. La Hollande

[1] « Le 8e avril 1657, nous fusmes au presche chez notre Ambassadeur... On nous y dit que le Roy » (de France) « avoit fait arrester tous les vaisseaux hollandois qui estoient en ses ports, parce que le sieur de Ruyter avoit pris dans la mer Méditerranée deux des siens » (du Roi) « commandés par le chevalier de La Lande, et que le Roy en estoit si fort offensé qu'il demandoit qu'on luy livrât notre commandeur de Ruyter et qu'on lui restituât ses deux vaisseaux avant qu'on traitât d'aucun accommodement.... Le 11e, nous allâmes chez notre Ambassadeur.... « qui nous » dit la mesme chose et nous fit de grandes plaintes de ce qu'estant ici Ambassa- » deur et personne à qui on se devoit adresser dès qu'il y avoit quelque chose qui » concernoit ses Maistres, on ne lui en avoit pas fait dire un mot; que si les ministres » du Roy s'estoient adressés à lui sans passer d'abord à des ressentiments, il auroit pu » y apporter remède; mais que si l'on vouloit user de la sorte, il n'avoit rien à faire » ici ». Pendant que nous estions sur ce discours, on lui vint dire qu'il auroit audience le lendemain à cinq heures après-midi. »

Les narrateurs y assistèrent. L'Ambassadeur gâta les affaires par un sot discours et d'inopportunes déclamations. Le Roi le congédia fort durement; la Reine ne voulut point l'entendre, et le Cardinal lui dit : « Jamais Ambassadeur n'a parlé si haut dans » cette Cour, et vous pourriez vous en repentir. » (P. 114 du *Journal d'un Voyage*

avait une grande flotte dans la Baltique, et cette force était menaçante pour la Suède, aussi bien que les dispositions des Danois. Cela préoccupait Du Quesne, qui eût voulu avoir sous ses pieds un bon vaisseau suédois et derrière lui une forte escadre. Heureusement il n'eut ni l'escadre ni le vaisseau; car, malgré l'active énergie, le courage et les efforts d'abord payés de succès de son jeune roi Charles-Gustave, la Suède fut très-maltraitée. Il est probable qu'à partir de ce moment Du Quesne renonça à aller chercher fortune à l'étranger.

Nos documents ne nous montrent point Du Quesne agissant pendant l'année 1658, année d'un repos pesant pour lui, mais qui

fait à Paris en 1657-58 par deux Hollandais (MM. de Villiers), publié par Mr A. P. Faugère. — 1 vol. in-8o, 1862.)

Le détail de l'action d'Adr. de Ruyter se trouve p. 154 du curieux journal que nous venons de citer. Copions : « Le 28 avril 1657, M. de Thou » (Jacques-Auguste II, qui mourut le 26 septembre 1677, en sa maison, rue du Pot-de-fer. — Reg. de l'église de Saint-Sulpice.) « M. de Thou, récemment nommé Ambassadeur de France auprès des États de Hollande, eut son audience de réception, dans laquelle il prononça une harangue; il dit : « Contre les lois de la mer, la réputation et l'honneur de votre Estat, estant » (De Ruyter) « chef d'une escadre considérable de vos navires de guerre, *il a arboré le faux pavillon d'Angleterre,* qui est une chose qui ne se fait avec approbation que par les corsaires de Barbarie, lorsqu'ils veulent surprendre les chrétiens; et ensuite, après avoir substitué les pavillons, il a obligé les vaisseaux de Sa Majesté, autorisés de sa commission et de son pavillon royal, qui venoient de porter et descharger de l'infanterie à Villaregio pour le service de Sa Majesté en sa campagne prochaine, et s'en retournoient à Toulon, d'envoyer leur chaloupe à son bord, comme s'ils eussent esté des vaisseaux marchands. De plus, la chaloupe ayant esté envoyée au bord avec le lieutenant, il » (De Ruyter) « retint de force le lieutenant prisonnier, et *le voulut obliger, le pistolet à la teste,* d'escrire et de persuader son commandant de venir le trouver; ce que ledit lieutenant ayant refusé, avec protestation de vouloir souffrir plus tost la mort que de faire une pareille trahison, il » (De Ruyter) « se servit du prétexte de l'amitié et des obligations qu'il avoit au chevalier de La Lande pour le faire venir à son vaisseau en lui envoyant une lettre dont Sa Majesté m'a envoyé une copie; sous la bonne foi de laquelle estant venu, et l'ayant traité d'abord avec civilité, il se saisit de sa personne et ensuite de ses deux vaisseaux, dans lesquels il mit des officiers et des matelots pour les conduire comme en triomphe; après en avoir retenu 30 par force avec les deux chefs, il exposa le surplus, au nombre de 350, sur la côte de Catalogne, mais après les avoir pillés et dépouillés... »

Ces pauvres gens furent pris par les Espagnols et mis aux galères. M. de Thou finit par demander une prompte satisfaction. La date de l'action fâcheuse commise par de Ruyter n'est point donnée par MM. de Villiers; mais celle de la réclamation faite par M. de Thou aux États est indiquée et montre que le fait de la capture des vaisseaux de M. de La Lande était voisin du mois d'avril 1657. M. de La Lande vivait donc en 1656 et 1657; ce qui dément le récit fait par M. La Colonie de la mort de ce capitaine en 1650, que nous avons rapporté p. 167.

laissait le père aux soins de ses fils. Nous ne le retrouvons que dans les derniers mois de 1659. Il adressa alors un long Mémoire au Cardinal Mazarin, qui le fit analyser par M. Colbert et qu'il renvoya ensuite au Maréchal d'Aumont (Antoine d'Aumont-Rochebaron, sieur de Villequier, Maréchal de France depuis le 3 janvier 1651). Du Quesne devait s'entendre avec M. d'Aumont, ce qu'il fit, et, le 15 octobre 1659, il écrivit de Paris au Cardinal :

« Monseigneur, suivant les ordres de Votre Éminence, j'ai fait voir à M. le Maréchal d'Aumont le projet du dessein et l'état d'armement naval qu'elle tesmoigne vouloir être fait *pour le long cours*, et comme elle n'a pas désiré entrer dans l'examen particulier de cette entreprise » (le Cardinal n'en avait guère le temps) « et qu'elle s'en est remise à lui » (au Maréchal), » lequel je crois l'en aura informé » (aura donné au ministre des détails sur cette affaire) ; « comme aussi il est assuré d'une partie du fonds qu'il faut pour la levée, avances et nourriture pour quinze mois des équipages de cinq vaisseaux, sans y comprendre celui de M. de la Meilleraie qu'il fournira, en état de toutes choses et d'équipage, selon sa grandeur et à proportion des autres, lesquels » (quatre autres), « sous le bon plaisir de Votre Éminence, l'on prétend être les deux frégates de Brest, les deux de Concarneau et celle qui est venue du port de Dunkerque à celui du Havre.

« Il convient donc, Monseigneur, si la chose lui » (vous) « est agréable, de donner des ordres pour préparer ce qu'il faut pour mettre lesdits vaisseaux en état, et notamment pour le canon d'iceux que l'on peut faire venir de Toulon avec peu de dépense, savoir celui de fonte sur un vaisseau de guerre et celui de fer sur une flûte... Si Votre Éminence a cet expédient pour agréable, j'envoie à M. Matharel » (Louis Matharel, Intendant de la maison et des affaires de M. César de Vendôme, et depuis le 31 octobre 1658 « secrétaire de la marine » c'est-à-dire de l'Amirauté[1]) « un état du calibre des canons qu'il faut pour les cinq vaisseaux » (M. de la Meilleraie devait payer les siens) « et le nom de celui le plus propre pour cet effet » (le nom du vaisseau de Toulon qui devait porter les canons dans un des ports du Ponant) « et de moindre dépense pour le radoub. »

« Qu'il plaise donc à Votre Éminence de se déterminer sur ce sujet et de se souvenir que cet armement peut faire un coup d'importance et que c'est un des moyens d'obliger l'Espagnol de permettre aux Français le négoce des Indes comme en Espagne pendant la paix. Que si Votre Éminence obtenait ledit commerce des Indes du Pérou, je la puis assurer qu'il seroit plus avantageux aux François qu'aux Espagnols même, pourvu que l'on ne payât, ou à peu près, que les mêmes droits de douane, et j'ose me persuader que si Votre Éminence étoit complétement *informée des cruautés*

1. Voyez, dans notre *Dictionn. critique*, p. 848, l'article qui concerne ce fonctionnaire.

que les Espagnols ont exercées de tout temps, même pendant la paix, envers les François qu'ils ont pris au delà de la ligne et du méridien », Elle ne souffriroit jamais ces traitements indignes sans y apporter un règlement équitable où Elle appuyeroit fortement sur la résolution qui fut prise sur ce sujet, lors du traité de Vervins, lequel a réussi avantageusement à ceux qui ont bien pris leurs mesures.

« Votre Éminence sait assez la raison que j'ai de m'impatienter » (Le caractère perce, même quand Du Quesne écrit au premier Ministre de qui il peut attendre un commandement d'importance) « de ce qu'elle ne s'est pas souvenue de m'envoyer ses ordres et l'instruction pour le voyage du Havre, Brest et Concarneau » (voyage que devait faire Du Quesne pour aller visiter les frégates de Concarneau, de Brest et Dunkerque. Mazarin avait oublié, préoccupé comme il était de choses graves, et M. Colbert n'avait pas pu sans doute rappeler à Son Éminence la mission que devait remplir Du Quesne). « Et si elle a agréable, tout d'un temps, je traiterai avec maître Laurent (Hubac), charpentier à Brest, pour la construction de cinq barques longues et autant de doubles chaloupes qu'il faut pour ce dessein, et de ce qu'il faudra pour le doublage desdits vaisseaux » (doublage, couche de planches superposées à la carène) « et de tout ce qu'il lui plaira m'ordonner, je lui en irai rendre (compte) et recevoir ses commandements et lui témoigner avec combien de respect je suis, etc. (Signé) : Du Quesne. » (Cette lettre curieuse nous fut communiquée très-obligeamment. le 7 novembre 1852, par M. Boutron, un curieux qui possède une riche collection d'objets précieux [1].)

Ce projet d'un armement au long cours, c'est-à-dire destiné à faire la course pour chercher les Espagnols à tous les atterrissages et même peut-être dans la haute mer, eut-il son exécution? Rien ne nous apparaît qui le démontre. Cette affaire venait tard. Le ministre avait d'importantes affaires qui purent le détourner d'un dessein auquel il lui fallait donner au moins une attention d'une heure. Mazarin put recevoir la communication de Du Quesne le 16 octobre; mais à ce moment tout se préparait pour le départ de la Cour, qui, en effet, prit la route de Lyon le 26. Alors tout était à la paix et à l'Infante; on ne songeait guère à autre chose. L'armement était relégué parmi les projets qu'on reprendrait activement dans quelques mois, si le traité avec l'Espagne ne se concluait pas. On le raya du nombre des entreprises à faire, dès le 29 novembre, s'il est vrai, comme on l'a dit, que ce jour-là, à Lyon, le Cardinal, ayant vu la veille l'envoyé de Philippe IV, arrivé sous un déguisement, avait

[1] Le mémoire de Du Quesne, ensuite duquel fut écrite cette lettre, et l'analyse marginale qui en fut faite, analyse sans conclusion, ont été conservés. (Voir Arch. de la Marine, Dossier Du Quesne.)



dit à la Reine Anne d'Autriche : « Nous avons la paix et l'Infante. »

Fort de cette double assurance, Mazarin put reporter ses regards du côté de la mer. Sur l'Océan, rien n'était plus pressant. On vivait un peu en défiance avec l'Angleterre, mais sans craindre de conflits sérieux. La Hollande avait reconnu le tort d'Adrianz de Ruyter dans l'affaire des vaisseaux pris au chevalier de La Lande, et l'on se rencontrait avec elle en se saluant de bonne grâce. La Méditerranée, couverte de navires barbaresques, inquiétait toutes les puissances chrétiennes, dont le commerce avait fort à souffrir des courses de ces pirates. Malte faisait bonne garde; mais la marine de la Religion, active, ardente au combat, souvent heureuse, était insuffisante pour l'œuvre de destruction à laquelle dès ce moment la France donna tous ses soins, qu'elle poursuivit avec confiance, et qui ne devait être complète que deux cents ans plus tard (1830).

Dans le mémoire dont nous parlions tout à l'heure, Du Quesne, recommandant d'avoir l'œil toujours ouvert sur les Barbaresques, voulait qu'on eût des armements permanents :

« Il faut premièrement, disait-il, faire choix de capitaines qui conviennent de demeurer à la mer, depuis le premier jour de l'année jusqu'au dernier, parce que les armements limités pour des temps courts obligent seulement les Turcs à se retirer pendant ce temps-là, et ils l'emploient à se préparer pour faire mieux après notre retraite. Ainsi, il faut leur ôter la pensée que les Chrétiens sont abandonnés, et il faut leur mettre en tête qu'ils auront toujours un fléau sur eux et quelqu'un à combattre. »

Du Quesne ne croyait pas que le Roi fût disposé à armer contre les Turcs une escadre considérable, difficile à entretenir pendant l'hiver, et d'ailleurs fort dispendieuse; mais il jugeait que l'entretien de deux escadres volantes ne serait pas impossible :

« Les deux escadres, ajoutait-il, pourraient être de quatre vaisseaux chacune, savoir : deux vaisseaux de faix et deux vaisseaux légers; et il faut que ces navires soient munis et équipés de sorte que les officiers ne puissent trouver prétexte de ne rien faire; et il leur faut faire entendre que, pour être plus propre à la course, ils peuvent espalmer et suiver comme les Turcs. » (En mettant les bâtiments à la bande, en pleine mer, pendant les calmes. *Espalmer*, de l'italien *spalmare*, pris de *palma*, la paume de la main, c'était frotter de suif la carène d'un navire avec la main, pour la graisser et par là diminuer le frottement des tranches d'eau sur la partie immergée, pendant la marche. Les corsaires des Régences faisaient cette opération même à la mer quand elle était calme, en inclinant leurs bâtiments sur un bord puis sur l'autre, de manière à mettre à découvert une

partie de la carène, pour la suiver convenablement.) « Ces deux escadres faisant la garde, l'une aux environs de Tripoly, l'autre devant Alger, et se communiquant de temps à autre... et prenant ensuite les résolutions convenables, il est dans l'apparence qu'en usant ainsi, les Turcs seraient fort embarrassés... *Le sieur Du Quesne et M. d'Almeras, qui connaissent les mers et le pays, semblent pouvoir servir à ce dessein*. Mais en toute manière, si l'on n'observe de faire choix de capitaines expérimentés, on ne fera que de la dépense et perdre le temps. »

Mazarin ne méprisa point l'avis de Du Quesne, quant aux armements réduits contre les corsaires de la Méditerranée, nous le verrons tout à l'heure. Les événements lui donnant quelque loisir, il s'occupa sérieusement de la marine, Mr J. B. Colbert le secondant avec son zèle et sa haute intelligence dans tout ce qui était du conseil et de l'action. La Cour, débarrassée d'un ennui, l'opposition de M. le Prince, qui, le 27 janvier 1660, à Aix, avait fléchi le genou devant le Roi et s'était remis aussi bien avec lui qu'avec la Reine, la Cour passait l'hiver en Provence afin de reconquérir ce pays que lui avait aliéné la Fronde, et d'attendre que les négociations pour le mariage et le traité aboutissent selon les intentions de Louis XIV et de Mazarin. Le Roi étant à Toulon au mois de février, visita les galères avec le duc de Richelieu, Capitaine général des navires à rames, et reconnut qu'une partie de ces bâtiments « était entièrement ruinée ». Il résolut de renouveler le corps des galères, et pour cela le cassa (12 février 1660), licenciant et congédiant « les capitaines et les officiers, à qui il permettait de se retirer chacun chez soi », et accordant à chacun des capitaines qui avaient des galères en propre « la somme de 10,000 livres comptant, des deniers de son épargne. » (Ordre du Roi, Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 161, p. 166.) Le 18 février, on reconnut qu'étaient encore capables de rendre des services en les réparant les galères *Régine, Mazarine, Marquise, Fiesque, Princesse, Grimaldi, Collongne* et *Vendôme* (vol. cité, p. 21). Le 7 mars, on rétablit comme bonne la *Montolieu* (vol. cité, p. 326). Les galères condamnées furent la *Réale*, la *Patronne*, la *Cardinale*, la *Pillière*, qui étaient à Marseille; la *Ducale*, l'*Allemagne*, la *Manse*, la *Bailliebault*, la *Sainte-Marie*, la *Bois-d'Arnas* et la *Villeneuve*, qui étaient à Toulon. Un ordre du 10 mars, daté d'Aix — le Roi était retourné dans cette ville — prescrivait à M. de la Guette[1] de vendre ces vieux navires « au plus offrant et dernier

[1] M. Louis Testut, seigneur de La Guette, conseiller du Roi en tous ses conseils,



» enchérisseur, *en la formule la plus juridique possible.* » (Vol. cité, p. 338.) Il fallait remplacer au plus tôt les galères réformées et en mettre de nouvelles sur les chantiers. Chabert, Provençal, maître d'hache — comme on disait, c'est-à-dire charpentier et constructeur de navires, — était à Malte travaillant pour le Grand Maître; on le rappela par une lettre adressée à ce chef de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, le 16 février 1660. (Vol. cité, p. 212.)

Les ports manquaient de matelots, tant pour les galères que pour les vaisseaux; un grand nombre avaient pris du service en Angleterre et en Hollande; il était urgent qu'on les rappelât. Le Roi écrivit de Toulon, le 8 février, à M. de Bordeaux, son ambassadeur à Londres, et à M. de Thou, son ambassadeur auprès des États, leur ordonnant de demander aux gouvernements auprès desquels ils étaient accrédités de consentir au rappel des gens de mer qu'Anglais et Hollandais avaient levés librement en France quand le Roi n'avait « à faire aucun armement considérable. » (Vol. cité, p. 215.) Cela fait, le Cardinal décida la formation d'une armée destinée, disait-on, à réprimer les violences des pirates de la Méditerranée. D'Avignon, le 31 mars 1660, le Roi, sur son conseil, envoya une commission non à M. d'Almeras, que Du Quesne avait proposé, ni à Du Quesne lui-même, qui s'était offert, mais au commandeur Paul, « Lieute» nant général des armées navales, » comme ayant « toutes les qua» lités requises » pour s'acquitter dignement de son emploi, et pour la grande expérience qu'il « s'était » acquise dans les guerres, soit en servant la foi avec les forces de l'ordre de Saint-Jean, soit dans les emplois qu'il « avait » eus pour le service de la France sous le règne du feu Roi et sous celui de S. M. Louis XIV. Cette commission établissait le commandeur Paul « Lieutenant général représen» tant la personne du Roi en l'armée navale » qu'on se proposait de réunir. Cette pièce contient le passage suivant, que nous devons recueillir :

« La guerre que nous nous trouvâmes obligé de soutenir à notre avénement à la couronne, contre l'Empire et l'Espagne, et que tant de soins que nous y avons employés n'ont pu terminer que depuis peu de temps » (on regardait comme fait le traité qui ne fut signé que plus tard), « nous

avait été Lieutenant de l'artillerie de France; il fut fait Intendant de la justice, police et finances de la marine du Levant par commission du 18 juin 1659. (Arch. de la Mar., *Liste du personnel des ports,* travail de M. François-Maurice Laffilard, Premier commis, chargé des Archives, du 18 janvier 1740 à juillet 1754.)

ayant obligé d'entretenir plusieurs armées considérables tant dedans que dehors notre royaume, nos finances en auroient été tellement épuisées que nous fûmes contraints, afin de pourvoir aux nécessités les plus pressantes de notre État, *de négliger l'entretènement de nos flottes, dont il s'en est suivi un notable dépérissement*... Nous avons pourvu au rétablissement d'un bon nombre de vaisseaux qui étoient dans nos ports et à la construction de quelques autres, pour faire mettre au plutôt en mer une armée navale qui sera employée soit *par nous, soit par nos alliés à l'exécution des desseins qui seront formés pour le bien général de la chrétienté,* auquel nous nous sentons étroitement obligé de concourir en toutes occasions, en qualité de Roi Très-Chrétien et de Fils aîné de l'Église. » (Volume cité, p. 494).

Du Quesne ne pouvait pas se plaindre de la préférence accordée au chevalier Paul, qui, étant Lieutenant général depuis 1654 (Voyez plus haut, p. 169, note), avait le pas sur tous les Chefs d'escadre. Aussi ne paraît-il pas qu'il se soit plaint; du moins aucune lettre de lui à ce sujet n'est venue à notre connaissance.

Dans la composition de l'armée à laquelle le chevalier Paul appliquait tous ses soins, celui-ci avait donné un petit vaisseau au chevalier de Saint-Pouange; M. Michel Le Tellier pria qu'on en donnât un plus grand à ce capitaine, ce que fit gracieusement le chevalier Paul. De Saint-Jean-de-Luz, où était la Cour, M. Le Tellier écrivit, le 12 mai 1660, au Lieutenant général pour le remercier du changement fait à l'avantage de son « neveu le chevalier de Saint-» Pouange ». (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 162, p. 150.)

L'armée navale de seize vaisseaux, que devait commander le chevalier Paul, était destinée à porter des troupes composant un corps dont la mission était d'assister la République de Venise. Le commandement de ce corps était donné au Prince Albéric de Modène, qui devait le réunir à Toulon. Il était recommandé au Prince de tenir secrètes les instructions qu'il recevait, afin que les Turcs n'en eussent pas connaissance, et de « faire courre le bruit » que son armée avait « été levée par les ordres de Sa Sainteté », et que c'est d'Elle qu'il en « avait » le commandement. La commission du Prince de Modène était datée d'Avignon, le 28 mars 1660. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 164, p. 89 v°.)

C'est à Candie, depuis longtemps assiégée par les Turcs et vaillamment défendue par les Vénitiens, que le Prince de Modène devait mener un secours. Le commandeur Paul fit voile pour les îles Ioniennes, où les troupes furent débarquées et prises par les vais-

seaux de Venise, qui les portèrent à Candie. On sait que ce secours fut inutile; les combats et la maladie eurent raison des auxiliaires piémontais et français, sur lesquels avaient compté les Vénitiens. Le Prince Albéric mourut de la peste.

Le commandeur Paul, lorsqu'il eut débarqué les troupes du Prince de Modène, prit le chemin d'Alger pour tâcher de contraindre le Dey à rendre les esclaves français qu'il retenait dans ses galères, contre la foi des traités. Cette tentative fut vaine. (*Gazette de France,* 9 octobre 1660, rubrique : « Marseille, 28 septembre 1660 ».)

La saison était peu propice, et puis l'escadre française, dont l'approvisionnement diminuait sensiblement, et qui d'ailleurs était réduite au personnel matelot, ne pouvait rien tenter de vive force. Il fallait donc remettre à une autre époque une expédition sérieuse contre Alger et les autres Régences.

Le Traité des Pyrénées avait été signé le 7 novembre 1659, et le mariage du Roi célébré le 9 juin 1660, à Saint-Jean-de-Luz. Avec toute la France, Abraham Du Quesne dut se réjouir de ces deux événements, qui mettaient fin à une longue guerre étrangère à laquelle s'était mêlée une déplorable guerre civile. Il eut un grand chagrin personnel. Au mois d'août de l'année 1660, il perdit son frère Jacob, ce que nous apprend une procuration donnée à Rouen, par Pierre Pillon, marchand boursier, « parent paternel de l'enfant » sous âge (mineur) de feu escuyer Jacob Du Quesne, vivant capi- » taine pour le Roy en la marine, et de damoiselle Susanne Guiton, » vivante, demeurant à Moros près Concarneau ». Jacob était mort à Moros, chez son frère Abraham. La procuration, signée de P. Pillon, et par les notaires Bonnel et Cavé, est à la date du 7 septembre 1660; la mort de Jacob Du Quesne remontait donc aux derniers jours d'août. Pierre Pillon était apparenté avec les Du Quesne, par Jeanne de Vaux, de Luneray en Caux, sa mère. Il déclarait, dans sa procuration, élire pour tuteur de l'enfant mineur, Abraham Du Quesne, oncle dudit sous âge. (L'acte du 7 septembre 1660 nous fut communiqué le 1[er] juin 1851, par M. Barabé, ancien notaire à Rouen.)

La marine, privée en 1660 d'un bon capitaine en la personne de Jacob Du Quesne, fit cette année une autre perte qui la toucha moins qu'elle ne touchait la Cour et la France. Monsieur Vincent de Paul, comme on disait alors, mourut le 27 septembre 1660, à la maison de Saint-Lazare, « de léthargie », selon la *Gazette de France*

(2 octobre). Il était supérieur et fondateur de la Congrégation des Prêtres de la Mission. Il avait été longtemps « Aumônier Réal » des galères, ayant inspection sur le service religieux de ces navires. Il fit quelques campagnes, et, pendant les voyages auxquels il prit part, tous ses efforts tendirent à l'adoucissement du sort des pauvres esclaves qui maniaient les rames et que les comites frappaient impitoyablement de l'inflexible nerf de bœuf. Vincent de Paul, que l'Église a mis au rang de ses saints, — et qui mieux que ce héros de la charité mérita jamais cet honneur? — appelé par Philippe-Emmanuel de Gondi, comte de Joigny, Général des galères, à la charge de précepteur de son fils Pierre (qui, le 12 mars 1626, eut la survivance de Philippe-Emmanuel), entra par là dans le service des galères; on dit que ce fut en 1619. Nous n'avons pu trouver la commission qui le fit Aumônier Réal. Né le 14 avril 1576 (Communication de M. le Supérieur des Lazaristes.), il était dans sa quatre-vingt-quatrième année quand il décéda. Le 27 septembre 1660, on fit un service solennel en son honneur ; le nonce du pape Alexandre VII, plusieurs prélats, le prince de Conti, la duchesse d'Aiguillon, y assistèrent avec la foule du peuple, pour qui il avait tant fait, en instituant les Sœurs de la Charité et la maison des Enfants trouvés. Comme Aumônier Réal, le Père Vincent de Paul recevait 600 livres par an d'appointements. (Arch. de la Mar., État des galères, 24 mai 1639. Cet État est le plus ancien des documents de ce genre que possède la Marine.)

XXV.

Le commandeur Paul avait désarmé en revenant de la côte de Barharie ; mais il allait bientôt reprendre la mer. Le fort de son escadre était de trois vaisseaux auxquels on ajoutait une frégate de Bayonne et celle de Dunkerque, l'*Éminente,* commandée par le chevalier de Buons, et que le Cardinal disait *Sa* frégate dans une lettre du 24 décembre 1660. (Bibl. Nationale, Ms. Lettres à Colbert, t. 3.)

Une apostille de la main de M. Colbert de Terron, relative au service que devait faire l'*Éminente,* destinée à la course, service qui voulait de la rapidité et qui s'opposait au repos, portait :

« Les sabords de ce navire étant extraordinairement grands, on juge qu'on pourra se servir » (pour les calmes) « des avirons » (de galère)

« dans ces sabords, et qu'il n'est pas nécessaire de percer le côté du navire, oultre qu'en le perçant on le pourroit affoiblir notablement, n'y ayant que trois pieds de distance d'un sabord à l'autre ». (Cette distance était justement celle qui séparait dans les galères les chevilles — tolets ou scalmes — auxquelles on accrochait les estropes des rames. — On s'est servi longtemps dans les vaisseaux, et surtout dans les frégates et corvettes, d'avirons de galère, soit pour s'aider pendant les calmes, soit pour aider aux virements de bord.)

Pendant que Toulon préparait ses vaisseaux, le commandeur et M. de La Guette, Intendant de la marine, faisaient tous leurs efforts près des Marseillais pour les convaincre que leur intérêt bien entendu leur conseillait de prendre part à l'armement fait contre les pirates, par celui d'un vaisseau portant leur pavillon, ou au moins par la levée de matelots pour monter les vaisseaux du Roi. « Nous n'avons » rien obtenu des négociants de Marseille, s'étant excusés sur l'impuis» sance », écrivait M. de La Guette à M. Colbert le 18 janvier 1661; « mais je soupçonne que nous avons eu quelques vents contraires. » Il y avait dans cette résistance une certaine avarice et encore un peu de ressentiment de ce que Louis XIV avait porté la main sur l'ancienne constitution consulaire de Marseille.

Le commandeur Paul quitta Toulon, le 9 février, avec des vaisseaux tels « qu'il n'en était » jamais « parti en si bon état ni si bien » armés et équipés de toutes choses ». (M. de La Guette à M. Colbert. Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, t. 2, 1er et 15 février 1661.) M. Paul captura une barque algérienne, qu'il vendit à Cailleri au prix de 3,336 livres, et 15 Turcs, qu'il mit à son bord. Il était encore à la mer le 26 avril. (Lettre de M. de La Guette.)

Le Cardinal, très-souffrant des fatigues que lui avaient causées l'affaire du Traité des Pyrénées et celle du mariage du Roi, ne cessait cependant pas de s'occuper de la marine. Il avait projeté de faire un grand armement dont les détails étaient confiés à son collaborateur M. Jean-Baptiste Colbert. Le mal dont il était atteint, la goutte, donna de vives alarmes à tout le monde; on le crut perdu, mais il échappa au danger. Nous trouvons un témoignage des vives appréhensions que la maladie du premier Ministre fit concevoir dans le pays. Monsieur de Paradis écrivait de Nevers à M. Colbert, le 14 février, qu'il avait reçu une lettre de M. Mariage, qui lui donnait « une » grande joie et le tiroit d'une grande inquiétude, sur la maladie de » Son Éminence, l'assurant du recouvrement de sa santé. L'on fit

» hier une procession générale en cette ville par l'ordre de Monsei-
» gneur l'Évêque, avec des prières publiques pour la confirmation
» de cette santé qui nous est si précieuse ».

Cependant, le mieux qui avait fait concevoir quelque espérance ne se soutint pas. Le Cardinal sentait s'approcher ses derniers instants; il fit son testament le 6 mars, reçut les adieux du Roi et ceux de ses familiers, accomplit avec convenance ses dernières obligations de chrétien, et, dans la nuit du 8 au 9 mars 1661, à Vincennes, où il s'était fait porter le 7 février, il rendit l'âme, calme, résigné, remettant au Prince le sceptre qu'il avait porté, non sans de grandes peines et pour la gloire de la Couronne de France, pendant dix-huit années. Il avait un peu plus de cinquante-huit ans. Il laissait à Louis XIV un pouvoir incontesté, et, pour l'assister dans toutes les affaires qui voulaient de l'ordre, une intelligence sage, une activité prouvée depuis longtemps déjà, un dévouement sincère à la grandeur du pays, l'homme qui avait été l'intendant de ses affaires, son « domestique », ainsi qu'on disait alors, M. Jean-Baptiste Colbert, alors âgé de quarante et un ans.

M. Colbert, issu d'une famille bourgeoise, était fils d'un père qui fabriquait et vendait à Reims des étoffes de laine, ce qui donnait à la créature de Mazarin du dessous dans le pays de la Cour, où la noblesse avait le pas devant sur tous les mérites; mais Louis XIV, en qui le bon sens avait devancé l'âge, discerna dans M. Colbert les qualités solides qui en faisaient un homme et promettaient au Roi un prudent conseil, un utile agent. Le Roi commençait à gouverner lui-même, ainsi qu'il l'avait dit fièrement à ses ministres, le lendemain de la mort du Cardinal. Son conseil, un peu étonné de la résolution d'un Prince de vingt-deux ans, avait salué l'aurore du Règne avec plus de résignation que de joie. Il se composait de M. Pierre Séguier, chancelier, homme considérable et grandement estimé; de M. Michel Le Tellier, secrétaire d'État de la guerre; de M. Hugues de Lyonne, qui avait touché à de grandes choses, savait très-bien la politique des cours étrangères, et, en tout, était de ceux qu'on devait écouter; du vieux Maréchal Nicolas de Villeroy, que son titre d'ancien gouverneur du Roi protégeait contre l'oubli, mais dont la voix n'avait pas beaucoup de portée dans les discussions d'importance; de M. Henri-Auguste de Loménie, comte de Brienne, dont l'influence n'était pas grande encore; enfin, du Surintendant des finances, M. Nicolas Fouquet, que l'on consultait, qui avait un grand

crédit, mais à qui son immense fortune faisait de nombreux jaloux et de redoutables adversaires. S'il avait trouvé peu « de cruelles » parmi les femmes, comme le prétendit Nicolas Boileau, il avait trouvé bien des ennemis parmi les hommes, que choquaient son train et ses prétentions outrecuidantes, qui allaient mal avec sa naissance.

M. Colbert connaissait très-bien les secrétaires d'État qui, durant le règne de Mazarin, avaient contracté l'habitude d'une grande civilité envers l'Intendant et le bras droit du Cardinal. Il n'allait pas marcher leur égal tout d'abord; mais il s'était appliqué aux choses de la marine, et il était difficile qu'on le remplaçât à la tête de ce service, qui allait devenir de jour en jour plus important [1]. Il n'estimait point M. Fouquet et l'avait desservi déjà auprès du Cardinal, son associé dans beaucoup d'affaires, lesquelles avaient déplu à la sévère probité de M. Colbert. Il avait l'œil sur lui et rêvait sa chute. Il eut le contrôle dans toutes les choses de finances, sur lesquelles il éclaira le Roi. M. Fouquet, qui s'étourdissait par des fêtes et montrait un écureuil grimpant, sur l'écu de ses armes, s'aperçut un peu tard qu'à côté de lui était la couleuvre montant aussi (Armes de Colbert), dont la morsure devait le tuer.

Les choses n'en étaient pas tout à fait encore là, lorsque M. Colbert, reprenant le plan du Cardinal, travailla à la formation d'une forte escadre — il aima toujours la marine, et c'est une de ses gloires de l'avoir organisée et rendue redoutable. — Cette escadre, il la voulait puissante, afin qu'elle rendît de bons services; bien commandée, afin qu'elle exécutât ponctuellement les ordres du Roi. Il y ménagea une place honorable à Du Quesne. Il avait conçu pour cet officier une estime véritable; il le savait résolu, désireux de se signaler, actif, s'il le savait un peu difficile. Il ne pouvait lui donner le com-

[1] Les Archives de la Marine, parmi d'autres États des gages et appointements des officiers, gardent un État du 1[er] janvier 1661, où se lit cette mention : « Au sieur » Colbert, Conseiller d'Estat et Intendant des finances, ayant le département de la » Marine, 2,000 liures. » M. Colbert n'avait une intendance des finances que depuis peu; mais il avait une charge de conseiller du Roi dès longtemps. Voici, en effet, ce que nous avons trouvé dans le registre des mariages célébrés à Saint-Eustache pendant l'année 1648 : « Le mesme jour (13 décembre) ont esté fiancés noble homme » (style courtois de la sacristie) « Jean-Baptist (*sic*) Colbert, conseil[r] du Roy en ses » conseils, et damoiselle Marie Charon (*sic*, pour Charron), fille de Monsieur Charon, » aussi conseiller du Roy en ses conseils et intendant des turcies et leuées de la Loire, » dans la maison dudit Colbert, par dispense de M. l'Official, et maries le lendemain, » avec dispense de deux bans, en présence des parents et amis. » (Voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, p. 396.)

mandement des vaisseaux qu'on allait armer; il y avait des droits acquis antérieurs au sien ; il lui ménagea la seconde place dans la flotte, la seconde escadre, ce que Du Quesne rappelait à M. Colbert en 1666.

« Il dit (Du Quesne) qu'en l'année 1661, lorsque Sa Majesté commença à redresser la marine en composant l'armement, qui fut mis en mer l'année suivante, Elle luy donna le commandement du vaisseau le *Saint-Louis* et la permission de porter le pavillon de Vice-Amiral. — Avant de partir pour ce voyage, Du Quesne exposa au Roy par un placet » (nous n'avons pu le retrouver) « le sujet qu'il avoit de supplier humblement Sa Majesté que, lorsqu'elle feroit armer un plus grand nombre de vaisseaux, et si elle faisoit servir les sieurs Paul et Martel, qu'il ne tombât pas sous leur commandement. Sa Majesté eut égard à ses raisons et lui fit dire » (par M. Colbert, assurément) « qu'il ne songeât qu'à bien servir et qu'il auroit satisfaction. » (Mémoire de M. Du Quesne sur les demandes qu'il a faites à Sa Majesté ; avril (?) 1666 ; Arch. de la Marine.)

Du Quesne est ici tout entier. Il sait que ni M. de Martel ni le commandeur Paul ne feront partie de l'armée navale, où il portera sur le *Saint-Louis* le pavillon de Vice-Amiral; mais il s'inquiète de l'avenir et plaide à l'avance pour s'assurer que le pavillon de Vice-Amiral on ne le lui ôtera plus, qu'il le gardera même quand M. Paul ou M. Martel ferait partie du personnel d'une grande flotte où lui, Du Quesne, aurait un poste. M. Colbert le rassura et lui dit de bien servir, sans s'inquiéter des événements futurs. Il aura souvent à lui répéter en ami les mêmes assurances et les mêmes recommandations.

M. Colbert avait besoin de connaître l'état des vaisseaux qui étaient dans les ports, et surtout dans le port de Toulon, où devaient être armés les principaux navires. Il demanda qu'on le renseignât à cet égard. Nous trouvons aux Vieilles Archives de la Guerre, vol. 463, p. 10, une Note sans signature et sans date, mais que l'on doit croire du mois de mai. Ce document montre que le *Grand-Cardinal*, le *Saint-Thomas-d'Aquin*, le *Triomphe*, l'*Éminent*, le *Sourdis*, le *Faucon* et le *Dauphin*, tous vieux bâtiments, étaient bons « à rompre ». Le *Soleil* pouvait servir moyennant un radoub estimé 10,000 livres. La *Lune* était en radoub; des marchands l'avaient nolisée, et, en la rendant, la faisaient réparer. Un radoub de 5,200 livres était nécessaire à la *Reine*; 1,400 livres suffiraient au radoub du *Tigre*. Il en coûterait 4,400 livres pour rétablir l'*Elbeuf*, qu'avaient nolisé les marchands à qui l'on avait loué la *Lune*. Le radoub de la *Sainte-Anne* ne coûterait guère plus de 1,800 livres, selon l'estimation de

maître Rodolphe, le charpentier de vaisseaux, et de Jean du Lac, maître d'équipage du port, que l'on consultait sur le fait des réparations devenues indispensables. Les flûtes le *Cancre*, l'*Espérance*, la *Licorne*, la *Tête-Noire* et l'*Ussedon* voulaient des radoubs de 800 à 1300 livres.

On faisait observer que Rodolphe et du Lac, n'ayant « pas grand » soin de l'économie pour l'utilité du Roy, il y auroit beaucoup à » ménager lors de l'exécution des radoubs. » Quatre navires neufs étaient sur les chantiers : le *Jules*, — l'ancien *Jules* était remplacé par celui-ci, — le *Saint-Philippe*, la frégate *Mancini* et la frégate *Mercœur*. Le *Jules* était achevé aux trois quarts, le *Saint-Philippe* au quart, la *Manchini* (*sic*) au tiers, le *Mercœur* au quart, et l'on estimait que leur achèvement coûterait environ 135,000 livres. Quant aux gréements et ustensiles nécessaires à l'armement des navires nommés ci-dessus, la somme estimée était de 183,202 livres 15 sous. Il fallait donc pour mettre à flot quinze navires, dont dix vaisseaux grands ou petits et cinq flûtes, la somme de 318,200 livres, et les finances étaient épuisées! On en était aux expédients. Le faste éblouissant de Nicolas Fouquet insultait à la misère du trésor. M. Colbert souffrait cruellement de cette situation si contraire aux intérêts de l'État, si dommageable pour sa chère marine. Ce ne fut pas le moindre de ses griefs contre le Surintendant.

Un officier dont nous ignorons le nom, homme de mer, qui demandait le commandement d'une frégate légère, interrogé de son côté sur la qualité des vaisseaux, répondait par une note non signée (Bibl. Nat., Ms., Lettres reçues par Colbert, t. 2). Il disait que tous les navires de Toulon étaient « assez mauvais voiliers », que les meilleurs étaient l'*Écureuil*, l'*Hercule*, puis le *Saint-Louis*, ensuite l'*Infante*, le *Terron* et la *Victoire*; venaient après le *Grand-Chalain* et la *Frégate royale*. Il ajoutait, et ce point est intéressant :

« La frégate l'*Éminente* est des moindres, quoiqu'elle fût autrefois très-bonne à Dunkerque » (c'était celle que Mazarin appelait *sa* frégate, nous l'avons dit); mais *on lui a fait faire un château d'avant et une galerie* (galerie à la poupe, balcon extérieur, que ne devaient point avoir les frégates, non plus qu'un château d'avant). « La *Sainte-Anne*, qui a été armée en course par les Biscayens, et qui est merveilleuse de voile, ne va du tout point, et je crois que c'est à cause d'un château d'avant qu'on lui a fait. Les moindres embarras » (surcharges) « sont capables de gâter des navires. Si le Roy veut le commander, le remède s'y trouvera, si on y veut travailler; mais il ne faut pas de complaisance pour les capitaines; il



ne faut regarder que le service et leur mettre les navires entre les mains dans l'état qui plaira au Roy, *sans qu'il soit permis auxdits capitaines d'y faire faire aucune chambre, dunette ou cabane.* »

Quel désordre! Les capitaines se permettaient d'ajouter des galeries ou des étages aux navires qu'on leur confiait! Ne nous étonnons pas trop qu'à cette époque longtemps troublée, et où le premier Ministre avait eu une si rude besogne, de pareils détails lui aient échappé. Il n'y a pas bien longtemps encore que, pour la convenance de chaque officier général ou de chaque capitaine venant prendre le commandement d'un navire, on changeait la distribution et la décoration de sa dunette. M. Colbert fit sans doute démolir les châteaux qui alourdissaient les deux frégates; sans doute aussi il ne manqua point de défendre aux Intendants des ports d'autoriser les officiers à modifier l'œuvre du charpentier constructeur des vaisseaux.

La direction de la flotte, dont l'armement occupait M. Colbert, et celle des ports était destinée à M. François de Nuchèzes, qui venait d'obtenir la charge de Vice-Amiral de France. Le titulaire de cette *charge* — qui n'était pas plus un *grade* que l'Amiralat — Louis Foucault de Saint-Germain, comte du Daugnon, maréchal de France [1], était mort le 12 octobre 1659, à Paris, rue de Grenelle-Saint-Germain, et le lendemain son corps avait été porté en carrosse aux filles de l'*Ave-Maria*. (Registre de Saint-Sulpice.) Le trépas de cet homme n'affligea ni le Roi, ni la Reine mère, ni Mazarin, ni la marine, ni l'armée, ni surtout la ville de Brouage, où il s'était fait connaître par ses duretés, son avarice et sa mauvaise foi. On laissa vacante pendant sept mois sa charge de la marine, bien que les prétendants ne dussent pas manquer; mais la maladie du Cardinal fit ajourner la nomination de celui que l'Amiral protégeait et que recommandaient d'ailleurs d'anciens et brillants services. M. de Nuchèzes fut élevé à la dignité de Vice-Amiral de France le 7 mai 1661. Il avait acheté cette charge, on le verra plus loin (p. 238).

Le 19 juin, César de Vendôme écrivait au nouveau Vice-Amiral :

« Monsieur, le sieur Du Quesne allant vous trouver, chargé de toutes les expéditions dont vous avez besoin présentement pour avancer l'armement de vos vaisseaux, je me sers de cette occasion pour vous faire savoir

[1] Il avait épousé Marie Fouré de Dampierre, qui décéda le 24 avril 1696, et qui, présentée à Saint-Jacques du Haut-Pas, sa paroisse, fut inhumée à l'*Ave-Maria*, dans le caveau de son mari. (Arch. brûlées de l'Hôtel de ville.)

que, *sur les difficultés que vous savez qu'il a faites d'obéir aux Lieutenants généraux,* et dont il a présenté un mémoire au Roi, Sa Majesté lui a fait dire par Messieurs les ministres » (MM. Le Tellier et Colbert?) « qu'aucun desdits Lieutenants généraux ne servira dans l'armement que vous allez commander, et que s'il arrivoit qu'on changeât de résolution à cet égard, alors il sera pourvu d'un autre navire » (que le *Saint-Louis*) « qui pourra conserver son intérêt entier sans blesser celui du service du Roi. C'est ce que je luy ai promis aussy de ma part, et dont j'ai cru nécessaire de vous avertir. » Cette lettre, datée de Fontainebleau, se termine par un *post-scriptum* de la main de l'Amiral de France : « Le sieur Du Quesne m'a parlé des officiers de son vaisseau comme souhaitant qu'on luy en donnât auxquels il pût prendre confiance en son absence; je l'ai enuoyé à vous pour faire la chose comme vous l'aviserez avec lui. »

Ainsi, difficultés sur difficultés de la part de Du Quesne! Mais le soin qu'on prend de le satisfaire le plus qu'on peut témoigne de la considération qu'on a pour lui et des sentiments de bienveillance qu'on a conçus à son égard. Il est un petit embarras; mais on fait état de ne s'en point fâcher; on lui passe bien des fantaisies qu'on ne souffrirait pas chez un autre. Il n'admet pas qu'un Lieutenant général soit le supérieur du Chef d'escadre qui a la plus ancienne commission de capitaine; il en revient toujours à son brevet de 1626, aucune ordonnance définitive n'étant encore venue régler les rangs des commandants entre eux; car le règlement fait le 22 juillet 1647 n'était que pour la campagne et n'engageait point l'avenir, auquel on aurait bien dû pourvoir alors.

Du Quesne trouva M. de Nuchèzes peu disposé à lui céder au sujet de ses officiers; mais il ne se tint pas pour battu et revint à la charge auprès de M. de Vendôme, qui, un peu impatienté, écrivit, le 12 juillet 1661, au commandeur de Nuchèzes :

« Monsieur, j'étois en grande peine de n'avoir aucune de vos lettres depuis que je suis parti de la Cour; je n'ai rien appris qui change les ordres que nous avions pris ensemble. *Il est vrai que Du Quesne m'a fort tourmenté de son lieutenant,* et en cela » (pour cette fois) « je ne l'ai pas envoyé à vous, lui *ayant absolument déclaré que je n'étois pas homme à changer ou manquer d'exécuter* les volontés et les ordres du Roi; que ce qui est des lieutenants, enseignes et écrivains, ayant été résolu par Sa Majesté que je n'y changerois rien. Mais *c'est une finesse de Normand, ce qu'il vous écrit.* Dites-lui que, s'il veut y apporter quelque innovation, c'est au Roi qu'il doit s'adresser, non à vous ni à moi... Pour ce voyage, personne » (aucun des chefs d'escadre) « ne portera de cornette, et Du Quesne le pavillon de votre Vice-Amiral. — *Pélissari a chicané jusqu'au*

mourir pour voler le Roi et allonger l'armement; mais il ne trouvera pas pour l'un et pour l'autre ce qu'il cherche. — Il faut prendre les vaisseaux qui peuvent être le plus tôt prêts, car le Roi veut la diligence, et il vous importe qu'il la trouve en vous... » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Pélissari (Georges), auquel M. César de Vendôme donne ici une mauvaise note, était Suisse, du canton des Grisons. Il entra au service de l'État sous le Cardinal Mazarin, eut la charge de Trésorier général des galères en 1651, puis celle de Trésorier de la marine, qu'il cumula avec la première. Il était protestant, et mourut en 1676 [1].

Du Quesne était à Paris le 12 juillet 1661; il y était aussi probablement le 15, et signa au contrat de mariage d'une de ses parentes, contrat qui fut passé, le 15 juillet, par Robert de Vaux, notaire. Ce document, nous n'avons pu le voir; il manque au minutier de M. Beau, notaire. Le 6 septembre 1852, nous lûmes au répertoire des actes et contrats passés par Robert de Vaux cette mention incomplète : « 15 juillet 1661. Mariage. Abraham Du » Quesne, escuyer, avec demoiselle.... » Nous recourûmes aux layettes, et nous eûmes le regret de constater l'absence d'une pièce qui aurait eu beaucoup d'intérêt pour nous, car elle nous aurait fait connaître cet Abraham qui se maria en 1661. Ce n'était point un fils du Chef d'escadre, ce n'était point un de ses frères; ce n'était pas non plus un de ses neveux, fils d'Étienne ou de Jacob Du Quesne; qui donc était-ce?

Notre Abraham Du Quesne, en quittant Paris, se rendit à Brouage, où il arriva le 24 juillet 1661, ce que nous savons par le *post-scriptum* d'une lettre de M. Colbert de Terron à M. Jean-Baptiste Colbert : « Depuis ma lettre écrite, M. Du Quesne est arrivé; nous nous » devons entretenir de toutes choses après qu'il aura vu M. le com- » mandeur de Nuchèzes. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, t. 3.)

[1] Dans un placet au Roi, Georges Pélissari, qui eut deux frères, Claude et René, demanda à être maintenu dans sa qualité de noble et d'écuyer, ce que Sa Majesté lui accorda, le 23 novembre 1670. Pélissari disait être de « l'une des plus nobles et anciennes familles des Grisons, alliée aux Palavicini. » Il était né dans « le comté de Chavana, autrefois dépendant du duché de Milan. » Le 12 novembre 1647, il avait eu des lettres de naturalité. Son frère aîné, Claude Pélissari, acheta la charge de Trésorier de la marine en 1658. Il mourut le 15 octobre 1662. Protestant, il s'était converti à la religion catholique. Il fut inhumé à Saint-Eustache. Georges resta dans l'Église de Calvin; il avait épousé Madelaine Bibaud (Reg. protest.); il était depuis 1651 Trésorier général des galères. A la mort de Claude, il acheta la charge de Trésorier général de la Marine, et réunit ainsi dans ses mains les deux charges de Trésorier. La véritable orthographe de son nom était Pelizzari; elle se corrompit bientôt.

Ici se place par sa date un fait que nous ne pouvons négliger, la vente d'une des grandes charges de la marine, le Généralat des galères. M. Armand-Jean de Vignerot du Plessis, duc de Richelieu, qui possédait cette charge depuis l'année 1643, la vendit à M. François, marquis de Créqui, frère de Charles III de Créqui et quatrième fils de Charles II de Créqui, sire de Canaples, et d'Anne de Beauvoir du Roure. En 1635, M. du Pont de Courlay avait eu les galères, dont le Cardinal de Richelieu son oncle avait acheté la charge au prix de 500,000 livres, nous l'avons dit; le marquis de Créqui ne devait pas l'acquérir à un prix moindre; mais nous n'avons point trouvé le marché passé entre le duc de Richelieu et son acquéreur; nous n'affirmons donc rien. (Le marquis de Créqui fut fait Maréchal de France le 8 juillet 1668; il avait prêté serment entre les mains du Roi, à Fontainebleau, pour sa charge de Général des galères, le 22 juillet 1661. Il se démit de cette charge, en mars 1669, en faveur de M. Louis-Victor de Rochechouart, duc de Vivonne-Mortemart, et mourut le 4 février 1687. — Nous verrons plus loin M. de Créqui.) Revenons.

Le commandeur Paul avait achevé sa campagne. M. de la Guette écrivait le 30 août à M. Colbert : « M. Paul est de retour sans avoir » rien trouvé, ce qui le fâche beaucoup. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, t. 3.) Le jour même où l'intendant général de Toulon écrivait la phrase qu'on vient de lire, une galère de la Religion attaquait une galère turque et la prenait après un combat acharné. Nous ne mentionnerions pas ce fait, qui dans l'histoire de la marine de Rhodes et de Malte a souvent son pareil, s'il n'avait point un intérêt particulier pour nous. Un chevalier de Malte qui n'avait pas encore atteint sa dix-neuvième année, chevalier cependant depuis environ quinze ans, prit part à cette action, la première à laquelle il assistait, ayant commencé ses caravanes depuis quelques mois, et s'y montra de manière à se faire remarquer. Ce jeune soldat de la milice religieuse était Mr Anne-Hilarion de Tourville, dont nous avons plus haut dit qu'il naquit à Paris le 24 novembre 1642 (voy. p. 129). Destiné à l'ordre de Malte dès son enfance, son père le fit recevoir « *chevalier de justice* », le 11 avril 1647, par le grand maître Jean-Paul Lascaris. L'indult du pape Innocent X, donné le 1er février 1647, accordait des dispenses d'âge pour l'enfant à peine sorti des bras de sa nourrice; il contient ces paroles : « *Quia dictus Annas* » *Hilarion ætatem quatuor annorum duntaxat habet.* » Le père du

chevalier enfant paya pour sa réception au trésor de l'ordre la somme de mille écus d'or. (Voy., p. 1194, notre *Dict. critique de biographie et d'hist.*) Un des acteurs du combat dont nous parlons rappelait cette lutte de 1661 dans une très-singulière lettre, trente-deux ans après l'événement. Nous demandons la permission de reproduire cette épître du chevalier de Beaujeu à M. Esprit Cabart de Villermont :

« A Dunkerque, ce 24e aoust 1693. — Pour répondre, Monsieur, à vostre lettre du 13e mars, je vous dirai que je vous suis fort obligé du récit que vous m'avez fait de la conversation que vous avez eue avec M. de Tourville, estant bien persuadé que vous m'aurez fait valoir de votre mieux. Si ce général vouloit, il me pourroit bien servir; mais *non è bono che per* luy (*sic*). Il faut le servir sur les deux toits, premier qu'il rende service à quelqu'un. Cependant je lui suis obligé de son estime, que je crois auoir méritée et m'être acquise depuis nostre combat de gallère à gallère, où il estoit, qui fut en 1661, le 25e aoust. J'eus là beaucoup de distinction, et j'ose dire que j'y fis plus que les autres; mais *non ce niente d'impossibile* (*sic*) *al foco della juuenta ambitiosa e a vn coro inamorato.* (Signé) De Beaujeu. » (Bibl. nat. Ms. Collection Dangeau. Lettres à Cabaret de Villermont, vol. 1693, p. 83.)

Du Quesne avait été chargé de tirer du matériel de la place du Brouage les canons qui pouvaient appartenir à la marine et qu'elle pouvait revendiquer. Il prétendit que huit pièces marquées des armes du Maréchal de Foucault (du Daugnon) « revenaient de droit à la marine, ayant été fondues des canons » qui appartenaient au Roi. « Il s'est, dit M. Colbert de Terron (31 août 1661), informé » assez curieusement de ce détail, et il ne manque pas de gens qui en » parlent. Pour moi, ajoute l'Intendant, j'ay entendu dire que quatre » des dites pièces avoient été fondues de deux grosses pièces du » vaisseau la *Couronne* et les quatre autres de vieux mortiers et pier- » riers qui se sont trouvés dans les places » (que commandait du Daugnon). « Ledit sieur Du Quesne vous doit parler de cette préten- » tion du canon, et nous attendrons par vous ce que nous aurons à » faire sur ce qui regarde ces huit pièces du Maréchal de Foucault. » Parmi les pièces qu'on revendiquait pour la marine étaient une pièce de 24 et une de 18, ornées d'ancres et des armes du Cardinal de Richelieu, une de 22 provenant de Suède et ayant appartenu au *Jupiter*, deux enfin « marquées de la Salamandre et de 8 livres de balle ». La Salamandre était, comme chacun le sait, la devise de François Ier.

Quand on pressait l'armement de la flotte que devait conduire le Vice-Amiral commandeur de Nuchèzes, le commandeur Paul désarmait sa petite escadre. Pour le consoler, M. Le Tellier lui écrivait une lettre tout obligeante à fin de lui dire que, bien qu'il n'eût pas eu la bonne fortune de rencontrer des vaisseaux ennemis, le Roi avait remarqué « la passion » que le commandeur avait pour son service. « Il faut espérer qu'une autre fois vous serez plus heureux. » Remarquons que ce n'est point M. Colbert qui parle au nom du Roi, bien qu'il eût la marine sous sa charge. Comme il n'était pas secrétaire d'État, c'était le Secrétaire d'État de la guerre qui était l'intermédiaire nécessaire entre Louis XIV, et, dans ce cas, le commandeur Paul. Deux des trois vaisseaux que quittait ce Lieutenant général avaient besoin d'un radoub pour entrer dans l'armée de M. de Nuchèzes. Ce radoub « coûtera bien dix mille livres et deux mois de temps », écrivait M. de La Guette, le 6 septembre 1661, à M. Colbert. (Bibl. nat.)

Un grand événement préoccupait le monde politique. Au milieu du mois d'août 1661, M. Nicolas Fouquet avait donné une fête magnifique, merveilleuse, royale, à Louis XIV, qui déjà, dit-on, avait décidé la chute du Surintendant. Un portrait de mademoiselle de la Vallière que le Roi vit dans une des chambres de Vaux-le-Vicomte, et que Fouquet avait eu l'imprudente audace d'accrocher là, pour qu'on ne doutât pas qu'il songeait à la belle jeune fille, poussa Louis XIV à hâter l'instant où devait éclater la disgrâce du présomptueux. Le Roi aimait mademoiselle de la Vallière, il en était aimé et ne pouvait endurer que le Surintendant donnât à supposer qu'il avait des droits sur le cœur d'une personne dont certainement il n'avait reçu aucun aveu, ou à faire croire qu'il n'était pas sans espoir de vaincre à prix d'or la résistance de la maîtresse du jeune prince. C'était une pure folie. Louis fut au moment de faire arrêter Fouquet au milieu des plaisirs de la fête (le 17 août); mais dissuadé par la Reine mère de faire ce grand éclat, il quitta Vaux, saluant son hôte et le laissant dans une sécurité qui ne fut pas de longue durée. M. Fouquet eut peur, chercha à se concilier le Roi par des promesses, au chapitre de sa gestion future, et des aveux touchant ses manœuvres passées et sa fortune, à laquelle il avait emprunté une somme fabuleuse pour bâtir et embellir un château qui le disputait à ce que le Monarque avait de maisons les plus belles. Le coup était porté. Louis, profondément blessé, partit pour la

Bretagne avec ses ministres, et, le 5 septembre, à Nantes, au sortir du conseil, un officier des mousquetaires intima à M. Fouquet l'ordre de le suivre de la part du Roi. On le mit dans un carrosse qui prit la route d'Angers. Ce fut toute une révolution qui donna à M. Colbert les finances, sous le maréchal de Villeroi, lequel laissa à celui qui désormais allait tout pouvoir, l'ensemble et le détail de ce service, le premier et le plus grand de tous.

M. Fouquet avait acheté, pour s'en faire une place de sûreté, Belle-Ile-en-Mer qu'il avait fortifiée. S'il s'y fût réfugié, alors qu'il eut des premiers soupçons de la colère du Roi, peut-être se fût-il sauvé. Il avait des vaisseaux, et sur un d'eux il aurait pu gagner l'Angleterre ou la Hollande; car, de rester dans Belle-Ile il n'y avait pas d'apparence; on l'y aurait forcé, si bien défendu qu'il y fût par ses remparts. Il négligea ce moyen. On avait cru qu'il y aurait recours, et quelques précautions avaient été secrètement prises pour l'arrêter en route. On n'eut point à se préoccuper longtemps de cela, puisque le 5 septembre il était prisonnier. Du Quesne, qui était á Nantes, témoin de l'arrestation du Surintendant, fut consulté par M. Pelot, commissaire de la marine, sur l'emploi que l'on pourrait faire des navires qui appartenaient à M. Fouquet, et il écrivit à M. Colbert (celui-ci n'était pas du voyage de la cour en Bretagne) qu'il pensait que « les vaisseaux chargés de sel à Gothenbourg pour le compte de » M. Fouquet ou qui seroient en d'autres lieux de la mer Baltique pour-» roient revenir en France chargés de mâts, de planches, de chan-» vres, de cuirs, de canons et d'autres choses dont les « magasins du » Roy » étaient « entièrement dégarnis ». (7 septembre 1662, Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert). Du Quesne partit immédiatement pour Brest, d'où il alla à Concarneau. Il y était le 12 septembre et de là écrivait à M. Colbert :

« ... Dans le port de ce lieu, il y a un des vaisseaux de Belle-Isle qui a été bâti pour la guerre par maître Laurent (Hubac), charpentier du Roi à Brest. Ce vaisseau est d'environ 300 tonneaux, bon de voile. Si le Roi en veut disposer, il doit le garder pour son service... L'on a laissé 16 pièces de canon à Belle-Isle; il en peut porter 26... Il y a à l'embouchure du Morbihan, près de Vannes, un autre vaisseau, flûte de 24 pièces de canon, qui étoit de Belle-Isle; il se disposoit au voyage de l'Amérique, aussi bien que celui de ce port qui se nomme le *Saint-Sébastien*. Je pars pour Brest, où j'espère être demain. »

Pélissari écrivait de Paris, le vendredi 23 septembre 1661, à

M. Colbert que Du Quesne était arrivé à Brest et que « toutes choses s'y avançoient fort ». Il ajoutait : « Il n'y a que les équipages qui sont difficiles » (à composer), « et l'on ne peut avoir les hommes qu'à force d'argent. » Il finissait par ce vœu : « Je meurs d'envie que la marine fasse son devoir, afin que Sa Majesté en aye du plaisir. »

On travaillait à Toulon, où l'on avait appris des nouvelles de l'escadre anglaise qui avait opéré contre Alger. M. de La Guette écrivait à ce sujet :

« Les Anglois ont quitté Alger par la mort du Milord Montagu, leur Amiral, et se sont retirés en Alicante, d'où l'on dit qu'ils retourneront encore à leur entreprise. Cependant ils ont brûlé deux vaisseaux et pris un autre turc, ruiné un fort à l'entrée du port d'Alger, d'où ils ont enlevé 25 pièces de canon ; ils ont repris une polacre de Gênes. — Le chevalier de Clerville » (ingénieur alors célèbre) « a reçu ordre du Roy *d'aller reconnoître Hipponne,* dans la côte de Barbarie » (le moderne Bône). « Cela est dans le dernier secret ; mais j'ai cru vovs le deuoir faire savoir. »

M. de Clerville était envoyé par M. Le Tellier, et probablement celui-ci n'avait pas caché cette mission à M. Colbert, qui devait fournir un navire à l'ingénieur.

Il paraît que les lettres écrites par Du Quesne à M. Colbert, les 7 et 12 septembre, ne furent point communiquées au conseil des ministres, car M. Le Tellier écrivait le 2 octobre 1661 au Maréchal de la Meilleraie pour l'avertir qu'ordre avait été donné au « capitaine de vaisseau » de visiter les navires qui étaient à Belle-Ile, Concarneau et à Bourneuf, « appartenant à M. Fouquet, et de faire » sauoir à quoi ils » pouvoient « être propres ». (Arch. de la Guerre, vol. 170, p. 10). En même temps, M. de Brienne disait à Du Quesne, de la part du Roi, de s'informer « de ce que » c'étoit « des vaisseaux qui dépendoient ci-devant de M. Fouquet. » Le 15 octobre, de Brest, Du Quesne reproduisit à peu près ses premiers avis, dans une lettre adressée à M. Colbert, lettre qui contient un passage que nous ne voyons pas dans les autres :

« Il faudroit ordonner que ceux » (des vaisseaux) « qui sont sous Belle-Isle y restent, jusqu'à ce que j'y passe avec les vaisseaux d'ici » (ceux qu'on armait pour l'escadre de M. de Nuchèzes), « allant à la Rochelle. De même, pensez, Monsieur, qu'il faudroit aussi m'ordonner comment il plaira au Roi que j'en use lorsque je rencontrerai les vaisseaux de M. Fouquet qui reviendront de la mer » (et) « qui doivent aborder en ces côtes… Je ne prétends aller qu'à Concarneau, à cause de la nécessité où je suis d'être

ici, pour avancer le travail qui est fait, dans le 25e du courant. » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert, t. 3.)

Le 19 octobre, M. Colbert de Terron écrivait du Brouage à M. Jean-Baptiste Colbert :

« M. Matharel m'écrit de faire amener » (ici) « les vaisseaux appartenant à M. Fouquet qui pourront arriver dans nos ports et rades. C'est à quoi je satisferai. » (Vol. cité, p. 311.)

Le commandeur de Nuchèzes était, sinon un des pensionnaires de M. Fouquet, qui, dit-on, en avait partout, à la Cour, dans l'armée, dans le Parlement, dans la marine, du moins un de ceux qui lui étaient attachés et qui pensaient que son malheur n'était peut-être pas en proportion de ses fautes [1]. On savait à la Cour sa liaison avec le Surintendant, et cela avait refroidi le Roi à son endroit. Le commandeur n'osait pas se montrer; il ne se sentait pas tellement nécessaire qu'il crût que le Roi n'oserait rien pour lui faire sentir son

[1] Voici, sur les « prétendues créatures de M. Fouquet parmy les officiers de marine », une note anonyme, d'une écriture que nous ne connaissons pas, mais que devait connaître M. Colbert :

« Monseigneur, le soin que vous prenez pour les affaires du Roy et l'obligation que jé de m'acquitter en conscience de ce que je dois, me donnent lieu de vous avertir de ce qui est venu à ma connoissance sur les intrigues de M. Fouquet, surintendant, dont vous informerez Sa Majesté si vous le trouvez à propos.

» Il est certain, Monseigneur, que M. le commandeur de Neuchaize (*sic*) *n'a fait achapt de la charge de Vice-Admiral* de France que des deniers qui luy ont esté baillés par M. Fouquet, n'étant pas en état de fournir une somme si considérable; qu'il a donné un écrit à madame du Plessis-Bellière de se démettre de ladite charge sur son fils lorsqu'il seroit en âge; et que la plupart des officiers qui commandent à présent l'armement de mer sont de la cabale et faction; que, sur l'Amiral, il a establi pour capitaines les nommés Massé et Guillon, ses créatures; le premier a toujours agi dans ses affaires; le second a toujours commandé la pluspart des vaisseaux dudict commandeur en toutes les courses qu'il a fait faire sur mer; que le cheualier de La Carte est aussy vn de ses adjoincts pour avoir commandé un vaisseau dans l'escadre qu'il avoit au service des Vénitiens; que les sieurs de Fricambault, Ectot, d'Alméras et des Ardens ont touiours esté de ses agents pour détruire le commandeur Paul auprès de M. de Vendosme, sur lequel il a eu tant de crédit, que, par le moïen de l'argent de M. Fouquet et aux pensions qu'il donne aux domestiques de M. l'Amiral, il a rétabli presque tous les officiers, tant capitaines que commissaires, en l'armement de l'armée présente; et que *le sieur Du Quesne, dont les desseins sont aussi cachés que ceux dudit sieur commandeur, est vn des pensionnaires dudit Fouquet,* auec lequel il conféroit souuent à Paris, et dépendant de lui en toutes choses, tant pour l'utilité qu'il en retiroit que à cause de sa terre de Moros, proche de Concarneau, qui est audit Fouquet; et que, conjointement auec ledit sieur de Neuchaize, il a trauaillé à faire agréer à M. de Vendosme quantité de personnes, ignorantes au fait de la marine, quoi qu'ils (*sic*) eussent eu quelque emploi par faveur duquel ils

mécontentement. Il prit M. Colbert pour confident et pour conseil, en même temps que M. Colbert de Terron et l'Amiral de France. Ce dernier était « l'aviron sous le vent » qui pouvait le mieux le soutenir. Sa position lui donnait une influence dont l'effet devait être puissant. M. Colbert écrivait au commandeur, de Fontainebleau, le 17 octobre 1661 :

« Monsieur, je me remets à ce que vous dira votre secrétaire (M. Dumas) et à tout ce que vous aurez pu apprendre par vos amis touchant l'état de vos affaires en ce pays-ci » (à la Cour). « Il est vrai qu'elles ne sont pas en tel état que je pourrois le souhaiter; mais je ne les tiens pas si désespérées que vous ne puissiez encore les raccommoder. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Ce billet, dont les derniers mots étaient : « Je suis de *tout mon cœur*, Monsieur, vostre très-humble et très-obéissant serviteur, » était rassurant. D'un homme sévère et froid comme l'était M. Colbert, c'était une consolation, un témoignage d'affectueux attachement fait

se sont mal acquittés, et consommant les deniers du Roi mal à propos, au lieu d'entretenir de bons équipages, et obligé M. l'Amiral, pour fortifier leur cabale, de rejeter une foule de bons officiers, qui, plus entendus en cette profession, eussent rendu de meilleurs services à Sa Majesté et pénétré plus avant en tout ce qui se passe dans la marine. » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert, vol. janv.-fév.-mars 1662.)

Cette note, qui émane probablement d'un officier mécontent, partisan du commandeur Paul, n'eut point sur l'esprit de M. Colbert l'effet qu'on en espérait, qui était de ruiner le commandeur de Nuchèzes et Du Quesne dans l'esprit de celui qui avait la Marine sous sa main. L'entente que suppose l'auteur de cet « avis » entre Du Quesne et le Vice-Amiral de France est démentie par les faits, on le verra bientôt. M. de Nuchèzes et Du Quesne étaient mal ensemble, et M. Colbert ne l'ignorait pas. Si Du Quesne eût été un des pensionnaires du Surintendant, quand la chute de Fouquet fut arrivée, Colbert l'aurait-il choisi pour opérer la saisie des navires qui appartenaient au prisonnier du Roi ? Au reste, que pouvait contre la Couronne cette coalition prétendue des officiers de marine formée par l'argent de M. Fouquet? M. Fouquet allait-il faire une Fronde nouvelle? Espérait-il que la flotte royale prendrait ses couleurs et mettrait sur son pavillon l'écureuil au lieu des fleurs de lis? Qu'à la Cour il eût acheté des appuis, qu'il eût gagné des membres du Parlement, ceux des aides et des comptes surtout, cela se conçoit; mais des capitaines de la marine! On comprend très-bien que, désireux d'avoir la Vice-Amirauté, M. de Nuchèzes, manquant d'argent, se soit adressé à M. Fouquet, et que, pour reconnaître le service du Surintendant, il eût promis par écrit à sa « femme d'affaires », madame du Plessis-Bellière, de se démettre de sa charge au profit de François-Henri de Rougé du Plessis-Bellière, le fils de la courtière de tous les marchés du Surintendant, cela se comprend, et il n'y a pas là un grand mal. Mais cela donnait-il la flotte royale à M. Fouquet? Dans les accusations contre le Surintendant, tout fut bien exagéré; la passion grossit singulièrement les choses et compromit force gens contre lesquels les délateurs avaient du mauvais vouloir, et qui profitaient d'une occasion qui paraissait bonne pour les perdre dans l'esprit de Louis XIV.

pour raffermir un peu celui qui tremblait devant une disgrâce et qui attendait plein d'effroi le coup qui le devait frapper. Le 19 octobre partait de Fontainebleau, à son adresse en même temps que le billet obligeant de M. Colbert, un billet sans signature, dont l'orthographe est telle que nous sommes obligé de la traduire, — si nous pouvons parler ainsi :

« Vous saurez tout par le porteur de la lettre de M. Matharel. On vous a servi ici de la bonne manière ; et en vérité vous en aviez grand besoin. On n'a jamais vu une telle rage que celle de M. Fouquet, car il a fait tout son possible pour perdre amis et indifférents. Madame du Plessis » (Susanne de Bruc, veuve alors de Jacques de Rougé, marquis du Plessis-Bellière, maréchal de camp, mort le 25 novembre 1655. Elle décéda, le 25 mars 1705, chez sa fille la Maréchale de Créqui. (Voy. notre *Dict. critique,* p. 978.) « Madame du Plessis est accusée d'avoir servi à ses galanteries et être dans ses desseins de guerre. Bref, c'est un abîme que tout ce qu'a fait cet homme-là. Songez à vous, en allant presser incessamment votre armement et à servir notre maître, en faisant parler, s'il y a lieu, de vous. *Remerciez Colbert, écrivez lui et au Roy une lettre d'assurance de fidélité dernière.* Nous la donnerons s'il y a lieu. Le reste au porteur, étant tout à vous sans réserve. — *P. S.* Assurément on fera le procès à M. Fouquet. Si vous aviez le temps, on vous pourroit bien mander de venir ici dire votre projet » (de campagne maritime), « mais n'y songez pas, si on ne vous l'ordonne. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Il était évident que Louis XIV, quel que fût son mécontentement, s'il avait songé à priver le Vice-Amiral de son commandement, s'était rendu aux instances des amis du commandeur et aux observations de M. Colbert. M. de Vendôme, qui n'avait rien su de ce qui s'était passé à Fontainebleau et que le commandeur, dans son trouble, avait oublié de mettre au courant, écrivit, le 31 octobre, à M. de Nuchèzes :

« Monsieur, vous vous tenez fort caché sur tous les bruits qui ont couru à la Cour, et les démarches de votre secrétaire sont cause que ces bruits se confirment. Pour moi, comme votre ami, lorsqu'on m'en parle, *je réponds des épaules*, et je ne sais que dire, puisque vous vous êtes caché de moi comme des autres. Vous êtes bon et sage, mais *la Toussaint vous trouve encore non embarqué ;* croyez que cela vous fait grand tort et plus que je ne saurois vous le dire ; remédiez-y et promptement. Je n'ai pas vu le sieur Dumas ni en allant ni en venant. Il est parti d'effroi, à ce qu'on dit, de Paris... » (Arch. citées).

Il est vrai que le commandeur tardait bien à s'embarquer. Mais tout n'était pas prêt, les capitaines n'étaient même pas encore dési-

gnés. L'Amiral avait-il présenté à ce sujet ses propositions au Roi? Il paraît que non, car M. Colbert, le 26 octobre 1661, écrivait de Fontainebleau à M. de Nuchèzes :

« Monsieur, le commandement que vous avez de l'armée navale du Roy et l'expérience que vous vous êtes acquise dans les affaires de la marine vous donnent une parfaite connoissance de tous les capitaines qui ont servi depuis douze ou quinze ans, et qui servent encore présentement, de leurs différentes qualités de courage et d'intelligence. Je vous supplie de m'en envoyer une liste, ne doutant point que vous ne la fassiez la plus exacte que vous pourrez, *particulièrement lorsque vous apprendrez qu'elle sera vue et examinée par Sa Majesté, à laquelle je ne ferai pas mal votre cour en lui disant qu'elle vient de vous*, vous assurant cependant que tout ce que vous me manderez sur cette matière sera tenu si secret qu'il ne sera pas possible de s'apercevoir que vous l'avez envoyée.

» Il seroit aussi nécessaire que vous alliez vous mettre à la mer avec dix vaisseaux des meilleurs et des mieux armés qui y aient été depuis long temps; que vous examiniez soigneusement toutes les entreprises que l'on pourroit faire pendant les six mois que les dits vaisseaux doivent demeurer à la mer, et que vous m'en envoyiez aussi un mémoire que je ferai voir à Sa Majesté. Vous jugez bien quel est votre intérêt en cette occasion et combien il vous importe qu'Elle ait en vous la confiance que vous pourrez souhaiter pour ce qui regarde la marine. Je suis de tout mon cœur, etc. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Cette lettre amicale et toute la conduite de M. Colbert dans l'affaire du commandeur de Nuchèzes font le plus grand honneur au Ministre, dont le caractère n'avait pas toujours ce côté de bienveillance et de facilité. M. de Nuchèzes était fort embarrassé ; il n'avait pas encore reçu les lettres de M. Colbert le 30 octobre 1661 ; aussi M. Colbert de Terron écrivait à M. Jean-Baptiste Colbert en parlant du pauvre Vice-Amiral :

« Il me dit une partye de son affaire en une fois, une autre partie en une autre, et je cray (*sic*) qu'il s'en réserve encore beaucoup; de sorte que quand je lui conseille de servir le Roy avec ingénuité et une honneste ouverture, et que je lui marque que c'est vostre sentiment, il ne sçait comment s'y prendre. Ce devoit estre aujourd'huy » (qu'il devoit écrire à Louis XIV), « il a remis à l'autre ordinaire. Il semble qu'il craigne de trop dire, et qu'aussi en ne disant pas assez, il se fasse plus de mal que de bien. »

Le 9 novembre, on pressait encore le commandeur de Nuchèzes de partir : « Mon sentiment seroit que vous prissiez la mer avec les vaisseaux qui sont au Seudre. »

M. de La Guette s'inquiétait à Toulon de ne pas voir l'armée navale prête à agir ; il trouvait d'ailleurs que dix vaisseaux étaient insuffisants pour produire le grand mal qu'on espérait faire aux Barbaresques. Il proposait qu'à ces dix navires on en ajoutât six, vieux vaisseaux ou flûtes, maçonnés dans tout leur fond et que l'on coulerait à l'entrée du port d'Alger pour le boucher. Le projet ne fut point adopté. Il était renouvelé du siége de la Rochelle ; mais en 1628, l'idée de barrer l'entrée du port au moyen de navires coulés était très-ancienne. Diodore de Sicile raconte en effet que les Romains, avec quatorze cercures remplies de pierres, obstruèrent la bouche d'un port ; et Tite-Live dit que Paul-Émile eut la pensée de gagner Éphèse avec toute la flotte et d'y conduire plusieurs navires de charge remplis de sable et de pierres pour les couler à l'entrée du port (XXVII, 14).

M. de Nuchèzes n'était pas encore embarqué le 24 novembre 1661. Il avait envoyé à M. Colbert un mémoire sur les officiers à changer dans les commandements des vaisseaux, et en même temps, ce qui n'était pas d'une moindre importance, une lettre d'humble soumission au Roi. De Fontainebleau, M. Colbert lui accusait réception de ces deux écrits, en termes d'une politesse recherchée :

« Monsieur, je vous remercie très-humblement des mémoires que vous m'avez envoyés, je ne manquerai pas de les présenter au Roy, qui assurément y aura beaucoup d'égard pour le choix des officiers de la marine. Cependant je me réjouis, comme votre serviteur, que vous ayez fait une déclaration ingénue à Sa Majesté sur le sujet dont je vous ai écrit, et au cas que vous n'y ayez rien omis, je ne vois point que vous eussiez pu suivre une meilleure voie pour vous bien établir dans son esprit, et lui inspirer une bonne opinion de votre conduite et de ce qu'Elle peut attendre de vous à l'avenir. Et pour l'y confirmer de plus en plus, je ne sache rien au monde qui y puisse contribuer davantage, que de chercher dans la campagne prochaine quelque occasion de faire redouter son nom et d'en imprimer le respect à ceux qui semblent l'avoir oublié, et ce que la France, gouvernée par un grand maître comme le nôtre, peut exécuter par mer ; car assurément le Roi ne prendrait pas beaucoup de goût aux affaires de la marine si cet armement étoit infructueux et si, dans le temps qu'il sera à la mer, il ne tenoit aucune chose... 24 novembre 1661. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

— Du Quesne était à Brest, attendant avec impatience le moment de partir. On songeait à lui à Brouage. M. Colbert voyait que les constructions allaient lentement dans les ports français, et avait conçu



le projet de demander aux ports d'Angleterre, de Hollande et des royaumes du Nord des vaisseaux dont on avait grand besoin. Il en avait écrit à M. Colbert de Terron, qui, le 17 novembre 1661, tâchait de le dissuader de l'idée d'acheter des navires à flot, pour deux raisons : la première, que les souverains tiendraient à ne se défaire que de leurs mauvais bâtiments; la seconde, que, pour faire un choix convenable à l'étranger, il n'y avait que Du Quesne, ou « le petit Gallion », qui en fût capable. M. de Terron concluait, en conseillant qu'en envoyât en Hollande et en Suède des officiers, pour faire construire, sous leurs yeux, deux vaisseaux en chaque endroit. « Il faut, disait-il, que l'homme envoyé en Hollande soit habile, car *présentement les Hollandois sont grands trompeurs*. » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Toujours préoccupé du besoin que la France avait de voir flotter continuellement son pavillon sur les deux mers, Du Quesne envoyait, le 19 novembre, à M. Colbert un mémoire à ce sujet, et sur l'emploi qu'on pourrait faire des vaisseaux armés pour la prochaine campagne. Il écrivait :

« Je crois, Monsieur, que l'on pourra puiser dans ce mémoire de quoi dresser une instruction à notre Vice-Amiral, et à moi après lui et en son absence. Il est nécessaire d'y songer aussitôt, car il y a déjà du temps que nous n'attendons que le vent favorable pour sortir nos vaisseaux du port de Brest et aller joindre les autres... — J'ai su depuis quelques jours, par celui que j'ai envoyé à Belle-Isle, qu'il y étoit arrivé deux vaisseaux de la Terre neuve qui ont donné peine d'arrêter. — Aussitôt que le vent sera favorable, je fais partir un de nos vaisseaux pour se tenir aux environs de Belle-Isle pour y arrêter les vaisseaux qui y aborderont, de ceux de M. Fouquet, suivant l'ordre que j'en ai ici. Mais ce n'est pas assez, ce me semble; il faudroit tout d'un temps avoir l'ordre de les remettre dans les ports où sont les magasins du Roi; car, de les laisser plus longtemps dans les ports où ils sont, ils se ruinent et dissipent beaucoup... — Si le Roi voulait joindre le vaisseau *Saint-Sébastien* » (un de ceux de Fouquet, on l'a vu) « à cet armement, je ne connois point de meilleur capitaine que le sieur de La Roche, qui eut l'honneur de vous saluer à Nantes. Je ne crois pas qu'il refuse dans cette occasion le commandement de ce vaisseau, pourvu que vous lui promettiez que, dans le premier armement, on lui en donnera un sortable à son rang. » (On a vu plus haut qu'en 1652 M. Louis de La Roche Saint-André commandait la *Duchesse*.) « — Pour ce qui est de l'autre mémoire que vous désirez de moi, je vais y travailler avec toute sincérité, et vous y pourrez ajouter toute créance, et vous y verrez nettement ce qui en est. Je le ferai sans hésiter. Je n'appréhende rien, persuadé qu'en bien servant le Roi *vous me protégerez contre l'autorité et*

l'adresse des envieux... — *P. S.* J'oubliais à vous dire que la frégate de Dunkerque (l'*Éminente*), commandée par le chevalier de Buous, ayant rompu tous ses mâts par tempête, a relâché en Angleterre, où le duc d'York lui a fait bailler des mâts gratis. *Cela mérite un mot de remercîment. Nous n'aurions garde à présent de leur pouvoir rendre la páreille, car il n'y a pas un seul mât dans nos magasins de la Marine.* » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert, 1661.)

Le mémoire auquel fait allusion Du Quesne dans la dernière partie de sa lettre, et auquel il devait travailler par ordre de Colbert, travail qui ne le laissait pas sans inquiétude, car il entrevoyait qu'il soulèverait contre lui « l'autorité et l'adresse des envieux », ce mémoire ne nous est point connu. Peut-être était-il relatif à un projet dont M. de Terron parlait en ces termes à M. Colbert dans une dépêche datée de la Rochelle, le 12 décembre 1661 :

« .... M. Du Quesne me fait entendre par ses lettres que vous l'avez chargé de concerter avec moi ce qui se pourra faire dans un voyage de la mer Baltique. Il me trouvera fort préparé à l'entretenir là-dessus, et ensuite nous vous écrirons.... Tous les vents se jettent au côté du Sud; ainsi les navires de Bretagne *viendront au jour du jugement.* » (Bibl. nat., Lettres à Colbert, 1661.)

Le commandeur de Nuchèzes, bien que le Roi l'eût ordonné, avait peine à se décider à quitter Brouage avant l'arrivée des navires de Bretagne. Quatre vaisseaux étaient en rade à Brouage et attendaient. Le *Saint-Louis* devait être monté par Du Quesne, toujours à Brest avec les vaisseaux attendus, parmi lesquels était celui où M. de Nuchèzes devait s'établir pour la campagne. Si les navires de Bretagne tardaient à arriver, le commandeur prendrait le parti de s'embarquer sur un autre vaisseau que celui qui lui était destiné. C'était au moins l'opinion de M. Colbert de Terron. (Lettre du 4 décembre 1661.) Le 7 décembre, M. Colbert laissait au commandeur la liberté d'attendre ses vaisseaux qui viendraient de Brest à Brouage. — M. de Nuchèzes avait proposé d'exempter de tailles tous les gens de mer actuellement au service :

« La proposition, lui répondait M. Colbert, est trop étendue; il faut la resserrer parmi (*sic*) les officiers et ceux des matelots qui se signaleront dans les occasions les plus hasardeuses; et cependant » (pour le reste) « l'on prendra soin de faire le département desdites tailles avec tant d'équité que l'imposition ne sera que légère, en sorte que les gens de marine ne seront guère incommodés. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Tout marchait lentement. M. de Vendôme engageait, de son côté, le commandeur à mettre plus de hâte dans les choses importantes qui étaient de l'armement. Il avait envoyé M. le duc de Beaufort à Brouage porter « les desseins particuliers de Sa Majesté » touchant la campagne. Il en écrivait à M. de Nuchèzes et lui disait en même temps :

« Mon fils de Beaufort ayant témoigné au Roi le désir qu'il avoit de s'embarquer sur les vaisseaux que vous devez commander, et commencer par là à faire l'apprentissage de sa charge » (il était Amiral de France en survivance de son père, ainsi que nous l'avons dit p. 184), « Sa Majesté a eu la bonté de lui en donner la permission, aussi agréablement qu'il se peut, suivant quoi, se disposant à partir d'ici dans six ou sept jours pour vous aller joindre, je suis bien aise de vous en donner avis.... A Paris, ce 7e décembre 1661. » (Au dos :) « A Monsieur, Monsieur le commandeur de Neuchèze (*sic*), Vice-Admiral de France, à la Tremblade. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Le 8 décembre, le commandeur de Nuchèzes était à la Rochelle tout à son armement, ce qu'affirmait M. Colbert de Terron, qui, à ce propos, disait à M. Colbert :

« Comme *il n'y a guère d'ordre et de discipline parmi les officiers de la marine,* je cray (*sic*) que sa présence y a été fort nécessaire. Il dit sans plainte que les autres officiers généraux qui servent ont quelques appointements; si cela pouvoit disposer le Roi à lui faire quelque grâce, cela lui feroit plaisir. Son cortége est toujours très-grand, et il sera grandissime à la mer. Je vous supplie de m'excuser si j'ose vous écrire de cela. » (Lettres à Colbert Bibl. nat., Ms.)

Du Quesne, qui, le 11 décembre 1661, avait écrit qu'il était prêt à partir de Brest et qu'il n'attendait que le vent, n'était pas arrivé au rendez-vous de la Rochelle, le 23. Les vents avaient été propices cependant. Des navires étaient arrivés de Brest et de Saint-Malo : « On ne sait que penser ni que dire sur cela », écrivait M. de Terron. Et les vents venaient de changer, se plaçant au sud-ouest! M. de Nuchèzes allait se mettre en état de partir sur le *Saint-Louis,* si Du Quesne n'arrivait pas avant le 10 janvier 1662. (Lettre du 26 décembre). A la même date, M. César de Vendôme écrivait au commandeur, à la Rochelle :

« Je ne puis vous celer que Sa Majesté trouve un peu à redire au retardement du départ de vos vaisseaux, qui fait que vos victuailles se mangent dans le port. Je vois bien que vos vaisseaux de Brest en sont cause en partie, et *je ne sais pas si les excuses que le sieur Du Quesne pourra alléguer*

en ce rencontre seront reçues une autre fois. Il ne faut pas faire espérer au Roi plus qu'on ne veult ou qu'on ne peut effectuer. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Le 27 décembre, M. Colbert adressait à M. de Nuchèzes une lettre que terminaient ces mots :

« Je n'ai qu'à me remettre à tout ce qu'elles contiennent », (les instructions et lettres de la Cour que portait M. le duc de Beaufort) « et à vous dire simplement qu'il est de la dernière importance pour l'avantage des affaires de la marine *et le vôtre particulier* que vous fassiez quelque chose d'éclat dans le cours de votre voyage. Votre secrétaire vous porte six mille livres pour aider à la dépense que vous serez obligé de soutenir. » (Arch. citées.)

XXVI

L'année 1661 venait de finir, et un armement projeté et préparé depuis neuf mois n'était pas achevé ! Le Roi souffrait de ce retard, dont la faute retombait un peu sur tout le monde. Du Quesne était surtout accusé. Il ne venait pas à la Rochelle, et ses lettres ne disaient point quelle cause l'enchaînait au port de Brest. La lumière se fit, et l'on vit que le Chef d'escadre chargé de mener à fin le gréement et l'équipement des vaisseaux qu'il devait conduire à M. de Nuchèzes n'était coupable d'aucune négligence. Le dimanche 1er janvier 1662, arrivèrent à la Rochelle les cinq vaisseaux de Bretagne nommés : la *Royale*, l'*Hercule*, l'*Infante*, la *Fleur de lys* et l'*Éminente*. (Lettres 1° du duc de Beaufort, de M. de Nuchèzes ; 2° de M. Colbert de Terron ; 3° d'un anonyme.) L'anonyme disait en *post-scriptum*, que le *Saint-Louis*, le *Chalain*, la *Victoire* et l'*Écureuil*, armés dans la rivière de Seudre, étaient prêts. M. de Terron estimait qu'il faudrait quinze jours aux navires de Brest pour être en état de prendre la mer, car il leur fallait embarquer une partie de leur artillerie et de leurs vivres. Dès le jour de l'arrivée de Du Quesne à la Rochelle, on sut que le retard apporté au départ de Brest, indépendamment des grands vents contraires, provenait du manque de chanvre dans le magasin de ce port, de la difficulté de s'en procurer, et du temps qu'il avait fallu, quand on put en avoir, pour le peigner et le *commettre* en câbles, et en funains de toutes grosseurs. (Lettres 1° de M. de Terron (5 janvier) ; 2° de M. de Beaufort (6 janvier.) Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert.)

L'état des magasins dans tous les ports était le même : point de mâts, pas de cordage, une artillerie insuffisante et dépareillée, peu de bois de construction; l'argent avait fait défaut comme l'activité des agents et la décision dans les bureaux de la Cour. Aussi les constructions et les radoubs étaient lents, aussi des armements qui auraient dû être faits en trois ou quatre mois, n'étaient pas complets au bout d'un an.

A Brouage, à la Rochelle et à Paris, on avait daubé Du Quesne, qui avait à se plaindre et ne manqua pas de le faire. Une lettre de lui sans date, mais qui doit être du 7 ou du 8 janvier 1662, contient les passages suivants :

« Deux jours après notre arrivée en ce lieu, Monseigneur le duc de Beaufort y est venu, auquel plusieurs personnes qui par envie et par intérêt m'ont rendu de mauvais offices par des suppositions auxquelles, par bonheur, Monseigneur de Beaufort n'a pas ajouté créance. Ensuite ayant assemblé M. le Vice-Amiral et M. de Terron pour entendre mes raisons tant sur le retardement de la partance des vaisseaux de Brest que sur des plaintes qu'ont faites de moi quelques-uns des capitaines pour leur avoir été trop exact dans l'économie des victuailles dans le port. » (Nous corrigeons l'orthographe de Du Quesne, mais nous lui laissons son français.) « En peu de mots, voici la cause du retardement, c'est que le grand vaisseau la *Royale* qui devoit être rendu prêt de tout charpentage, dans le mois de septembre, ne l'a été qu'à la fin de novembre » (La *Royale* était destinée à porter le commandant de l'escadre); « qu'ayant cru que, comme autrefois, la province de Bretagne produiroit suffisamment des chanvres dans les mois de juillet et d'août, il ne s'en est pu trouver que dans le mois de novembre, et quoi que l'on ait travaillé jour et nuit dans la corderie, l'on n'a pu achever tous les cordages pour les deux vaisseaux neufs que dans les premiers jours de décembre.

» Cet exemple d'armement où il s'est fait une extrême diligence et qui n'a pu être prêt que deux mois plus tard, doit servir de preuve très-manifeste que si, à l'avenir, on ne fournit les magasins de la marine, Sa Majesté sera déçue dans ses projets et desseins maritimes.

»... Je vous assure, Monsieur, que la personne de Monseigneur le duc de Beaufort a remédié d'abord à plusieurs désordres qui commençoient à paroître très-préjudiciables au service du Roi. Il est sans doute que sa présence dans l'armement avancera le service de Sa Majesté en ce que les bonnes et mauvaises actions seront remarquées et rapportées sans déguisement. En mon particulier j'en ai bien de la joie, quoique je n'aye auprès de lui pour protection que mes services. — Je vous demande une grâce très-humble, que la première fois que vous écrirez à M. Terron, de *lui donner ordre* de me considérer comme une personne qui est honorée de votre estime. » (« Donner ordre » pour « prier », est curieux.) (Cette

lettre, qui fit partie de la collection des lettres reçue par Colbert, et qui en sortit pour entrer dans celle des pièces autographes, faite par feu M. Duchesne aîné, conservateur des estampes de la Bibliothèque nationale, fut mise en vente, après la mort de ce fonctionnaire, par M. Laverdet, expert, qui avant la criée, voulut bien nous la confier, avec la permission de la copier, le 10 mai 1855.)

Nous disions qu'on avait daubé Du Quesne à Paris, en voici une preuve. M. le duc de Beaufort avait apporté à M. de Nuchèzes ses instructions pour la campagne; un des articles de ces ordres du Roi, réglant les rangs des Chefs d'escadre, portait que le plus ancien porterait seulement une cornette. A la Rochelle on inférait de ce texte, M. de Nuchèzes surtout (Colbert de Terron, 12 janvier), que Du Quesne, qui, ainsi qu'il le rappela alors, avait été nommé par le Roi et le feu cardinal Mazarin Vice-Amiral dans l'armement de 1661, n'arborerait pas son pavillon au mât de misaine. Il protesta, se hâtant d'écrire à M. Colbert pour réclamer ce qu'il avait solennellement promis. Sa plainte, longue et jusqu'à un certain point éloquente, se termine par ce cri de douleur : « Protégez-moi, de grâce, » et ne me laissez pas aller en ce voyage avec ce chagrin qui mine » plus un homme d'honneur en un jour que dix ans de service. » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert, janvier 1662.) Hâtons-nous de dire que M. Colbert intervint avec sa loyauté sévère auprès de M. de Vendôme qu'on avait circonvenu, et qu'on rendit son rang et son pavillon à Du Quesne.

Le *Saint-Sébastien* fut au moment d'être donné à une compagnie qui se formait pour la pêche de la baleine. Du Quesne s'y opposa et fut appuyé dans cette occasion par M. le duc de Beaufort. Le navire devait rester dans la flotte royale ; il était « miraculeux à la voile », selon l'expression de M. de Beaufort (12 janvier). On le destina plus tard à la garde des côtes, et nous voyons dans une lettre de M. de Terron (28 janvier 1662) :

« L'emploi de la garde-côtes est de conséquence si on le veut rendre utile. M. Du Quesne a envie de l'avoir, et ménage cela avec M. Matharel pour faire commander les vaisseaux par un nommé Le Cire qui commande son *Neptune* (navire appartenant à Du Quesne et faisant le commerce), lequel Le Cire je ne connois point, qui seroit une manière de valet ou de fermier. Je vous assure que c'est l'emploi d'un homme de condition et d'un honnête homme. »

Les vaisseaux garde-côtes faisaient souvent des prises et enrichis-

saient quelquefois leurs capitaines; c'est pour cela que Du Quesne voulait avoir un homme à lui sur le *Saint-Sébastien,* et, comme le disait fort bien M. de Terron, ce Le Cire qu'on ne connaît pas aurait été le fermier du Chef d'escadre qui lui aurait obtenu un si bon commandement. Au reste, Du Quesne échoua dans sa prétention. (M. de Terron, lettre du 20 février.) Le *Saint-Sébastien* fut décidément destiné à faire partie de l'armée navale. (MM. de Beaufort et de Terron, 29 janvier 1662.)

Le voyage projeté dans la Baltique n'était point oublié, au milieu des impatiences que causaient les retards apportés au départ de l'escadre du commandeur de Nuchèzes. Du Quesne était d'avis que l'on composât l'escadrille qui devait aller chercher du bois, des mâts et d'autres objets nécessaires aux futurs armements, de trois flûtes ayant appartenu à Fouquet : *Aigle d'or, Jardin de Hollande* et *Saint-Jean-Baptiste,* auxquelles on adjoindrait la *Frégate royale* qui était en Seudre. (Colbert de Terron, 19 janvier.)

Un malheur vint frapper l'escadre; le 20 janvier, le vaisseau la *Fleur de lys,* par un temps forcé, se perdit près de Chef de Baye, sur une roche nommée la Verdin. Son capitaine, M. de Querven, était à terre « pour les affaires de son navire ». Le bâtiment était mouillé sur une seule ancre; personne ne veillait, et quand on s'aperçut que le vaisseau chassait, il était déjà si près de l'écueil que toute tentative pour le sauver était devenue inutile. M. de Beaufort et le Vice-Amiral allèrent eux-mêmes opérer le sauvetage des hommes; ils trouvèrent sur la *Fleur de lys* un lieutenant sans autorité, M. de Pontval, et un équipage ivre du vin pillé dans la cale, au moment du naufrage. Six hommes seuls périrent. Les gens de quart, responsables devant le conseil de guerre, furent condamnés aux galères[1]. Un navire marchand, du port de 400 tonneaux, comme le navire perdu, fut immédiatement acheté par M. le duc de Beaufort, au prix de 21,000 livres; il avait 21 pièces de canon de fer de Suède. C'était un fort bon marché. Ce navire se nommait le *Saint-André;* M. de Beaufort le débaptisa et lui donna le nom de *Terron.* M. de Querven et son équipage en prirent immédiatement possession. (Le duc de

[1] Le maître et le quartier-maître de quart « bons hommes et vigoureux », furent condamnés aux galères à vie; le pilote aux galères pour trois ans; « et, pour les vingt autres matelots qui étoient du quart, ils tirèrent le billet pour deux desdits matelots estre aussi aux galères pour trois ans. » (M. de Nuchèzes à M. Colbert, 13 février 1662.)

Beaufort, 23 et 26 janvier; Colbert de Terron, 26 janvier et 5 février; lettres à Colbert et lettre de Colbert, 1er février 1662, au commandeur de Nuchèzes.)

La rade de la Rochelle était dangereuse en cette saison d'hiver. D'ailleurs « c'est un lieu dont on ne sort pas quand on veut. » On jugea donc qu'il fallait « aller à Belle-Isle, parce que de là on peut » suivre sa route presque de tous les vents. Outre que quand nous » serons là, notre partance sera secrète s'il en est besoin... et que là » il y a quantité d'artillerie que M. Du Quesne assure être fort » propre à servir sur les vaisseaux. » Ainsi parlait M. de Beaufort le 19 janvier 1662. A cette même date, le commandeur de Nuchèzes reproduisait en partie la note du duc, et ajoutait en *post-scriptum :* « Une si grande quantité de volontaires ont suivi M. le duc » de Beaufort, que le navire » (la *Royale,* Vaisseau Amiral) « en est » surchargé et *trop embarrassé.* » Il en était ainsi depuis longtemps dans tous les armements où se trouvait un Amiral, un général des galères ou un grand personnage ayant le commandement des troupes et de l'armée de mer en même temps. Si ces volontaires étaient des hommes brillants dans le combat, ils étaient fort gênants pendant la navigation par la place qu'ils occupaient dans les entre-ponts et dans les batteries. Plus tard on réduisit ce train des chefs d'expédition, au grand avantage de l'ordre et de la manœuvre des Vaisseaux Amiraux.

MM. de Beaufort et de Nuchèzes proposèrent au Roi de joindre à l'escadre quatre brûlots et deux vaisseaux, qui étaient en Seudre, comme on disait, l'*Anna* et le *Dragon.* « Nous espérons, » écrivait de la Rochelle M. le duc de Beaufort à M. Colbert, « nous espérons qu'ils » seront bientôt prêts. *Je promets pour moi de coucher dans la* Reine » *qui les touche* pour en être le chasse-avant, et y faire travailler » nuit et jour sans mettre pied à terre. Jugez si je les presserai, ne » craignant point ma peine qui va de servir mon maître... Mon» sieur de Nuchèzes demeurera ici pour hâter les brûlots, et Mon» sieur Du Quesne restera perpétuellement avec nos vaisseaux, qui » sont postés actuellement d'une façon qu'il est impossible qu'il en » puisse arriver accident. »

M. de Beaufort, sauf l'agrément de M. de Vendôme et celui du Roi, que conseillait M. Colbert, nomma pour capitaines du *Dragon,* de l'*Anna* et du *Saint-Sébastien,* MM. de La Roche-Saint-André, de Rabesnières-Treslebois et de Saint-Pouange. « Si les choses réus-

» sissent, disait M. de Terron, l'armée du Roi sera composée de » douze bons vaisseaux de guerre et de quatre brûlots. » (29 janvier.) Le même jour, rendant compte de ce que M. le duc de Beaufort avait fait pour le commandement des trois navires, M. de Nuchèzes écrivait : « Je vous avoue, Monsieur, que j'ai bien de la honte que » nous mangions ici le pain de nostre maître inutilement. S'il nous » commande de partir aussitôt que les quatre brûlots seront prêts, » *nous le ferons gaiement,* et lui témoignerons, si l'occasion s'en » présente, que la dernière goutte de notre sang est à luy de bon » cœur. »

Le duc mandait, le 6 février : « On nous écrit de Paris que la » perte de la *Fleur de lys* y faisoit grand bruit; je vous assure que » cela n'en vaut pas la peine; car on a tout sauvé, hormis une car» casse très-mal fabriquée. » Ce vaisseau avait été construit à Brest, en 1657 ou 1658, sur les plans de M. de Carteret. (M. de Terron, 20 janvier.)

Les derniers ordres du Roi ne pouvaient être expédiés de Paris, et déjà de la Rochelle on écrivait à la Cour que vaisseaux et brûlots étaient complétement armés. En attendant, M. Colbert, s'adressant à M. de Nuchèzes (5 février 1662), lui disait :

« ... Sa Majesté a ordonné que l'on expliquât particulièrement, dans l'Instruction qui sera donnée, qu'Elle désire sur toutes choses *que l'on évite la rencontre des Anglois jusques au cap Finistère,* et que si l'armée se trouve au delà du cap, ayant ordre du Roi d'Angleterre de saluer du canon et du pavillon la flotte du Roi, Sa Majesté veut que la sienne salue de même celle de Sa Majesté Britannique en même temps. — Comme l'on estime important surtout de faire voile au plus tôt, le Roi entend que l'on laisse les vaisseaux et brûlots que l'on n'aura pas commencé d'armer ou de radouber, de peur de retarder le départ de l'armement. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Le supplément à l'Instruction donnée le 22 décembre 1661 au Vice-Amiral, supplément daté du 5 février 1662 et signé : Louis, et plus bas : de Loménie, fut envoyé à la Rochelle le jour même où M. Colbert écrivait à M. de Nuchèzes. Il répétait l'ordre relatif aux Anglais et celui qui regardait les vaisseaux et brûlots non encore armés. Il ajoutait :

« Lorsque les deux vaisseaux qui sont en Levant auront joint l'armée, suivant les rendez-vous qui leur ont été donnés, le vaisseau nommé la *Lune,* commandé par le sieur Gabaret, portera le pavillon de Contre-Amiral, et en attendant ladite jonction, il n'y aura en ladite armée que les deux

pavillons d'Amiral » (au grand mât) « et de Vice-Amiral » (que Du Quesne devait porter au mât de misaine du *Saint-Louis*). (Archives citées.)

M. de Beaufort prévoyait que si l'on partait avant que les navires que l'on préparait en Seudre fussent prêts, ils pourraient courir le danger d'une attaque de la part des Anglais, les choses étant avec eux sur un pied encore mal établi. Il voulait donc qu'on leur donnât des capitaines et des officiers solides. Il proposait pour commander cette petite escadre M. de Chastellux, « homme d'une réputation si » éprouvée qu'il semble qu'en cette occasion il soit du service du » Roi de l'engager à prendre cet emploi. » M. de Nuchèzes repoussait le commandeur de Chastellux, « le Vice-Amiral le sentant supé- » rieur à lui et d'un caractère plus élevé. » (Terron, 20 février.) Il proposait M. de Verdille pour capitaine de la *Reine* et le commandeur de Boismorant pour capitaine d'un autre vaisseau. M. de Beaufort n'était pas de son avis, ces deux officiers « n'ayant eu depuis » longtemps d'autre emploi que de *compter leurs rentes*. » M. Guillaume d'Alméras se proposait lui-même, et le duc agréait sa proposition; et comme il commandait un navire dans l'armée, il souhaitait qu'on le démontât de ce bâtiment pour l'adjoindre au commandeur de Chastellux. On proposait « deux autres personnes considérables, » le commandeur Paul et le chevalier d'Aynée; » mais, selon M. de Beaufort, « le premier *semble être fort déchu*, et, comme on en parle, » c'est un *homme à s'étonner dans une grande affaire*. » Qui disait cela? Paul n'avait pas réussi dans sa dernière croisière; était-ce sa faute? Ses capitaines l'avaient-ils décrié? Il n'avait pas pour ami M. de Nuchèzes, et c'était beaucoup.

Le mémoire que nous venons d'analyser est de la main de M. de Terron, mais écrit sous la dictée du duc de Beaufort; il est à la date du 6 février 1662 et se termine par ce *P. S.* : « M. le duc de » Beaufort vous prie instamment que Monsieur son père n'ait point » connoissance de la dépêche qu'il vous écrit; cela lui feroit une » grande affaire, que vous lui éviterez s'il vous plaît. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, vol. 7; p. 409.) Le 20 février, M. de Terron revenait sur cette recommandation « à l'égard de Monsieur son père, » duquel vous connoissez l'humeur et la jalousie. Il vous prie aussi » instamment de vouloir employer votre crédit et votre adresse *pour* » *empêcher que M. de Vendôme n'aille à la mer*. Il croit qu'il y » va autant du service du Roi que de sa satisfaction. » Fils peu respectueux, mais bon juge en ce cas.

M. Colbert avait demandé à son cousin M. de Terron des renseignements sur les qualités des navires venus de Brest; celui-ci lui répondit :

« Vous saurez que M. Du Quesne en a emmené (amené à la Rochelle) quatre, savoir : la *Frégate royale*, qui sert d'Amiral présentement; l'*Infante*, l'*Hercule* et la *Fleur de lys*. Cette *Frégate royale* » (il y en avait une autre en Seudre) « et l'*Infante* sont les deux navires que j'ai fait bâtir suivant l'ordre que j'eus de Son Éminence il y a près de deux ans, pour quoi j'allai exprès à Brest. La *Royale*, suivant mon devis, ne devait être que de 800 tonneaux, et l'*Infante* de 500, *M. Du Quesne en a augmenté les proportions* et a fait la première de 1000 tonneaux et l'autre de 600... L'*Hercule* et la *Fleur de lys* sont des navires de l'ordre de M. de Carteret : *ils n'ont jamais servi et ils étaient vieux navires*. (Le célèbre M. Carteret avait donc été bien surfait!) Je parle ainsi à cause que la *Fleur de lys* n'est plus. Maître Laurent prétend quelque dédommagement, ayant fait des navires plus grands qu'il n'était obligé par son marché. Il n'y a rien de si juste, et d'autant plus qu'il a très-bien réussi dans la construction de ces deux navires-ci... » (De Brouage, 12 février.)

On voit quelle influence Du Quesne exerçait sur les constructions. Il changeait à son gré les devis arrêtés par les intendants et approuvés par l'Amirauté. Au reste, cette confiance était bien placée et tourna toujours à l'avantage de la flotte. Elle ne laissa pas de faire des jaloux à Du Quesne et peut-être aussi des ennemis dangereux; mais il avait l'oreille de M. Colbert, et quand il se sentait découragé ou qu'il croyait avoir quelque sujet de crainte, il recourait à lui, demandait sa protection, qui ne manquait point de le couvrir dans les circonstances difficiles. M. Colbert connaissait le défaut du caractère de Du Quesne, le grondait de ses difficultés, mais le défendait auprès du Roi, à qui arrivaient quelquefois des plaintes de supérieurs et d'inférieurs. — Au lieu d'un Chêne, sur son cachet, Du Quesne aurait pu faire graver un Houx.

M. de Terron, le 20 février, demandait qu'on ne laissât pas inutile maître Laurent Hubac, l'habile charpentier, et disait que si on confiait à lui, Terron, le soin de Brest avec Laurent et M. de la Bellegrange, capitaine du port, « des plus intelligents hommes en fait de » marine qu'il y eût » en France, le Roi « seroit bien et fidèlement » servi de ce côté-là. » Il ajoutait : « M. Du Quesne a peine à se » rendre à une proposition comme celle-là, parce qu'*il se veut* » *rendre nécessaire partout*. » Il est vrai que Du Quesne était envahissant; il voulait tout voir, tout faire et tout avoir. Il avait la con-

science de sa valeur, mais ne la mesurait peut-être pas avec assez de réserve et de modestie, et par là indisposait-il bien des gens qui ne lui rendaient pas assez justice.

M. de Beaufort et le Vice-Amiral, embarqués sur la *Frégate royale* le 17 février, attendaient un vent propice. Une tempête les retint. Elle fut terrible, et l'on apprit que, de dix-sept navires partis de Hollande avec de l'infanterie, trois seulement s'étaient sauvés. Trois navires français se perdirent sur la digue de la Rochelle. L'armée tint bon sur ses ancres et n'eut à regretter que la perte d'un brûlot. Deux autres brûlots rompirent leurs câbles, et purent entrer dans le port. Les câbles avaient été achetés en Hollande; « cela fait voir, » disait M. de Nuchèzes, combien il est nécessaire de faire faire de » bon fil et bien soigneusement les câbles pour le service du Roi. » (2 mars 1662.)

Les constructions n'allaient pas vite à Toulon. On comptait cependant sur le *Saint-Philippe,* qui devait servir de Vaisseau Amiral. Il était bien loin d'être fini, car le 2 mars Rodolphe Gédéon, le « Maître charpentier du Roy à Toulon », s'engageait à livrer à la fin d'octobre 1662 le vaisseau en question, pourvu que M. de La Guette lui fît fournir les bois, le fer, les apparaux et agrès nécessaires à l'achèvement de ce bâtiment, et qu'on entretînt soixante-dix ouvriers toujours appliqués à cet ouvrage. M. de La Guette accepta le marché. (Bibl. Nat., Ms., Lett. à Colbert, vol. 7.) — L'armée navale ne pouvait point partir; le 4 mars, les vaisseaux étaient sur la rade La Palice. M. de Beaufort envoyait de là à M. Colbert, dans un long Mémoire, des renseignements sur les navires qu'il connaissait, à savoir : la *Royale*, le *Saint-Louis,* le *Jules,* le *Grand-Chalain* (ceux-ci assez faibles de leur fond), l'*Infante*, âgée de cinq ans, « le plus joli na- » vire ou frégate de la mer, qui vole », l'*Écureuil,* la *Victoire,* « pesante », l'*Éminente,* « légère et forte dans ses fonds », le *Terron;* puis les vaisseaux qui étaient dans la Seudre et dont le radoub n'était pas achevé : la *Reine*, qui avait servi d'Amiral, le *César,* usé, le *Brézé,* « doublé, vieux, mais valant un neuf », le *Mazarin*, le *Dragon* et l'*Anna,* fort bons navires. — « Le vent, ajoutait-il, re- » tourne à son misérable trou; *c'est notre mort,* j'en suis inconso- » lable ». — « ... Voilà bien hasarder nombre de choses pour un » écolier, comme tel et méchante orthographe, vous lui pardonnerez » et lirez mieux au Roi que j'écris, s'il vous plaît. Ce vaisseau rou- » lant je ne puis mieux vous écrire. » L'excuse tirée du roulis était

mauvaise, M. de Beaufort n'écrivait pas moins mal à terre qu'à bord; son orthographe était la plus extravagante qu'on ait jamais vue. Lire ses dépêches toujours longues, verbeuses, et surchargées de détails, est un travail pénible et rebutant. Où M. de Vendôme avait-il donc fait étudier son fils? Quel précepteur lui avait-il donné? Si le maître était bon, l'écolier fut singulièrement rebelle! Chez lui, le langage est ordinairement à la hauteur de l'orthographe; obscur, il n'a guère de clarté que pour l'affirmation « du dévouement de l'ancien frondeur pour « *son maître* » : Je vous « supplie d'assurer notre maître que je ne manquerai jamais de cœur où il ira de mettre ma vie pour son service. » Le commandeur de Nuchèzes avait une orthographe meilleure que celle de M. de Beaufort, et un langage plus clair. Son écriture était mauvaise et sa signature difficile à déchiffrer. Qu'on en juge :

« *Enfin l'armée du Roy est partye, c'est un grand soulagement pour moy!* » (M. de Terron, 14 mars.) Le *Dragon*, qui n'avait pas de câbles, était resté dans la Seudre. Il était prêt le 23 mars, et attendait le *Saint-Sébastien* pour aller rejoindre l'armée. M. Job Forant de La Tremblade, capitaine entretenu par le Roi, mais qui, avec l'autorisation de l'Amiral de France, était entré au service de M. Fouquet, revenait d'Angleterre, ramenant la *Renommée* qui était allée en ce pays-là pour faire le commerce. M. de Terron proposait M. Forant « pour les desseins de la Terre-Neuve et de l'Acadie. » Pour la mer » et l'habitude aux longs voyages, il a tout ce qu'il faut avoir », mais avait-il assez de sens et de tête pour « exécuter toutes les choses dont il pouvoit être chargé? » On voulait envoyer des troupes dans ces colonies. L'Intendant dissuadait M. Colbert d'employer au transport de ces troupes « le *César* et le *Mazarin* » de grand port (600 tonneaux environ) et de grande dépense. « Je verray si je pourray m'accommo-
» der du navire de Du Quesne, le *Neptune* qui est ici dans le havre
» (de Brouage). C'est un vieux vaisseau qui fut bâti pour la guerre.
» Il sera fort aise de le fréter à bon prix; et tandis que l'on s'en
» servira, on cherchera quelque frégate pour servir à l'armée avec la
» *Renommée* » (pour la garde-côtes).

Rien d'important ne se passa pendant la navigation de l'armée navale, du 11 mars, jour de son départ, au 21 mars, qu'un incident marqua sa route. Ce jour-là elle rencontra une flotte de marchands hollandais, convoyée par quelques navires de guerre. L'*Hercule* parla au commandant du convoi et l'avertit que l'Amiral de France était à bord d'un des vaisseaux français. Le Hollandais répondit poliment qu'il allait s'approcher pour saluer l'Amiral. A ce moment le *Saint-Louis* laissa arriver tout d'un coup, il était avec l'armée française, au vent des Hollandais, et tira d'abord un coup de canon sans boulet au commandant qui portait une flamme au grand mât. C'était pour l'avertir de saluer tout de suite, puis bientôt il envoya un coup de canon à balle. Le commandant hollandais mit en panne pour savoir ce que cela voulait dire, et Du Quesne lui ordonna de saluer le pavillon de l'Amiral. Le pauvre officier répondit qu'il faisait son possible pour s'approcher et saluer mais qu'étant sous le vent, il y avait de la peine. Enfin le salut fut fait, et l'Amiral, malgré ses conseillers qui regrettaient que tout d'abord on n'eût pas tiré sur ces marchands, désapprouva avec raison la conduite brutale de Du Quesne et envoya M. Massé, un des lieutenants du Vaisseau Amiral, et M. Michau, autre lieutenant, pour dire qu'on regrettait que le *Saint-Louis* eût tiré. Cette satisfaction donnée aux Hollandais, on continua sa route (Arch. de la Marine, *Journal du voyage de l'armée du Roy* commandée par le chevalier de Nuchèzes, du 11 mars au 16 juin 1662.) Ce journal est anonyme, mais d'un officier qui était à bord de l'Amiral. Il se termine par cette phrase :

» J'ay cru devoir rendre compte de ce fait particulier parce qu'il y a eu des gens qui ont dit à M. de Beaufort que M. Du Quesne avoit bien fait de tirer à balle et que nous devions avoir tiré sur les Hollandois; j'ay esté d'un sentiment contraire. Je ne me plains de personne, mais je serois bien aise de sçavoir si j'ay bien ou mal fait, afin de faire mieux une autre fois s'il y a eu de l'ignorance. »

Quel est l'officier qui écrivit si modestement? Il est difficile de le deviner. Ce passage du journal nous persuade que c'était M. de Nuchèzes lui-même :

« Je m'opposai à ce qu'on tirât, disant que le Roi ne nous avoueroit pas de faire une insulte sans fondement à ses alliés; que s'il y avoit quelque bravoure à faire, il la falloit faire aux navires de guerre, en cas qu'ils ne fissent pas leur devoir et ne saluassent le pavillon; mais que j'étois assuré qu'ils le feroient quand ils seroient assez proche pour cela, et

que s'il y avoit deux cents navires de guerre hollandois, ils viendroient sans difficulté saluer le pavillon; que j'avois trouvé l'Amiral Tromp avec quatre-vingt-onze vaisseaux de guerre, et quoique je n'en eusse que cinq, il m'avoit salué et toute son armée, et je dis que Du Quesne n'avoit pas bien fait de tirer à balle si légèrement. »

Il est évident que le seul homme qui dans l'armée avait le droit de dire : « Je m'opposai », était M. de Nuchèzes. Voilà un premier dissentiment entre l'entourage de l'Amiral et le Vice-Amiral, et un blâme jeté sur Du Quesne par ce dernier, qui avait parfaitement raison, assurément.

L'armée était arrivée devant Cadix, le 27 mars 1662. Le 29 mars, M. Trubert, secrétaire du duc de Beaufort, mandait « à la hâte » à M. de Terron : « Le *Saint-Louis* est le phœnix de nos vaisseaux. Il » va mieux que les frégattes... Nous allons passer le détroict. Les » Anglois sont à Tanger au nombre de dix à douze. Nous ferons » suiver nos vaisseaux à Mayorque ou à Minorque; et nous enver» rons un vaisseau à Toulon. » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert.) Ce billet était cacheté de deux cachets de cire rouge qui gardent des fragments de lacs de soie bleue. Ces cachets sont sur l'adresse, ils portent les armes de M. de Beaufort : trois fleurs de lys surmontées du lambel.

Pendant que Du Quesne s'en allait, son pavillon haut, sur le *Saint-Louis*, M[e] Laurent Hubac, le charpentier, se plaignait qu'il lui eût retenu 5,333 livres sur le prix convenu pour la construction de la *Royale* et de l'*Infante*. M. de Terron priait M. Colbert de rendre justice « à un bon ouvrier comme celui-là. » (2 avril.)

Que se passait-il à Toulon, où M. de Beaufort allait envoyer le moins bon vaisseau de l'escadre? Le *Jules* et la *Lune* ramenaient en France les troupes qui étaient à Naxos, « en beaucoup plus grand » nombre qu'on ne l'aurait cru ». (Lettres de M. Matharel, 22 mars, de M. de Tellier, 24 mars. Celle-ci, au vol., 172, p. 367 des Vieilles Arch. de la Guerre.) Le Roi venait de nommer (5 novembre 1661) un Ambassadeur extraordinaire pour le représenter auprès du pape Alexandre VII (Fabio Chigi[1]) dont Louis XIV voulait se rapprocher. Cet Ambassadeur était M. Charles III, duc de Créqui, qui emmenait à Rome sa femme, madame Anne-Armande de Saint-Gelis

[1] Cardinal, il fut le compère de Scaramouche, en tenant sur les fonts de baptême, à Rome, Silvio Fiorelli, fils du comédien Tiberio Fiorelli, qui jouait dans la farce sous le masque de Scaramouche. (Voyez notre *Dictionnaire critique*.)

de Lansac. (Disons que le duc de Créqui mourut à Paris le 13 février 1687 et que la duchesse décéda le 10 août 1709. Le duc avait soixante-trois ans au moment de son décès, suivant le P. Anselme.)

Ordre fut envoyé à Toulon de préparer des galères pour le voyage de l'Ambassadeur et de toute sa suite. Le 11 avril, M. Le Tellier renouvela cet ordre par une lettre où ce ministre disait à M. de La Guette :

« Quoique je ne doubte point qu'en conformité des ordres du Roi qui vous ont été expédiés vous ne fassiez fournir à Monseigneur le duc de Créquy les galères dont il aura besoin pour passer en Italie, néantmoins l'estime que je fais de son mérite et *l'honneur qu'a mon fils d'être nouvellement entré dans son alliance*[1] m'obligent, présentement qu'il est sur le point de partir de cette ville » (Paris) « avec madame la duchesse, sa femme, pour se rendre à Toulon, à vous supplier de tout mon cœur de prendre un soin particulier de lui faire donner le plus grand nombre de galères bien esquipées que vous pourrez, et d'apporter toutes les facilités qui dépendront de vous pour rendre leur passage et celui de leurs gens le plus sûr, le plus heureux et le plus commode qu'il vous sera possible, et je vous assure que je vous serai très-obligé avec M. le duc de Créquy, etc. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 173, p. 42[2].)

M. de La Guette parlant (le 16 avril 1662) de la galère qui allait porter M. de Créqui à Civita-Vecchia, disait :

« Elle est très-jolie et très-propre, quoique vous en aye pu dire M. le

[1] François-Michel Le Tellier, marquis de Louvois, né le 17 ou le 18 janvier 1641 (Reg. de Saint-Benoît, n° 7, fol. 52 v°), avait épousé, le dimanche 19 mars 1662, Anne de Souvré, fille de feu M. Charles de Souvré, marquis de Courtanveaux, premier gentilhomme de la chambre du Roi, et de Marguerite Barentin, mariés eux-mêmes le 17 mai 1645. (Registres de Saint-Eustache, 1662, et de Saint-Jean-en-Grève, 1645.)

[2] On sait que l'Ambassade de M. de Créqui causa quelques ennuis à la Cour de France. Le duc le prit à Rome sur un ton très-haut, et sa suite ne fut pas moins arrogante qu'il n'était fier lui-même. Ses gens eurent de fréquentes querelles avec les gens du peuple, et aussi avec les soldats de la garde du Pape. Le 20 août 1662, il y eut un conflit entre ces soldats et les Français qu'avait amenés l'Ambassadeur. Les épées furent tirées, et les mousquets firent leur office. On visa même le carrosse de l'Ambassadrice, qui, heureusement, ne fut point atteinte. La France exigea de la Cour de Rome une réparation publique de l'outrage fait au représentant du Roi; M. de Créqui se retira momentanément en Toscane, et vint ensuite en France en 1663. Le Cardinal Chigi fut envoyé par Alexandre VII pour demander pardon à Louis XIV de l'offense faite à son Ambassadeur; alors M. de Créqui retourna à Rome traiter des affaires pour lesquelles il avait été envoyé en 1661, et, le 22 avril 1665, il eut son audience de congé du Pape.

commandeur de Souvré[1]. Ayant fait voir à M. de Ternes[2] des lettres qui m'apprenaient ce qu'il a mandé pour décrier les galères du Roi. Il a esté contraint de me l'adoucir, avec quelque déguisement toutefois, et m'en a fait de grandes excuses... Il en fut de même des vaisseaux, du vivant de M. le Cardinal, lequel eut la bonté de me protéger sans écouter les crieries (*sic*). »

Nous n'hésitons pas à descendre aux petits détails que ne comporterait point l'histoire. L'histoire veut se hâter, aller à tire d'ailes, et ne voir que de haut. Nous cherchons, par cette *Étude*, à faire connaître les hommes et les choses, et ne répugnons point à les montrer tels qu'ils étaient. Le corps de la Marine était loin d'être fort par son union; les petites jalousies le divisaient quand ce n'étaient pas les haines sérieuses. Il en fut ainsi de tout temps, hélas!

M. de Créqui, le 18 mai, mandait à Colbert : « Je m'embarque » dans une heure. » M. de La Guette écrivait, le 23 : « Enfin M. le » duc de Créquy est parti le 18e de ce mois, ayant le plus beau temps » du monde, avec quatre galères, deux barques et une felouque. » Les galères étaient la *Saint-Louis*, la *Saint-Cyprien*, la *Sainte-Anne* et la *Mazarine*. Celle sur laquelle prirent passage l'Ambassadeur et la duchesse sa femme était la *Saint-Louis*. M. du Plessis de la Brossardière la commandait. Chacune des galères avait deux cent soixante rameurs-forçats, c'est-à-dire qu'elles avaient vingt-six bancs de chaque côté, chaque rame étant maniée par cinq hommes. La *Saint-Cyprien*, plus grande que les autres, avait deux cent quatre-vingt-dix forçats sur vingt-neuf bancs de chaque bord. M. de Mercœur (Louis de Vendôme) pour honorer l'Ambassadeur autant que pour faire un armement respectable aux galères, en cas de rencontre fâcheuse, fit mettre sur chacune d'elles quatre-vingts soldats, sans compter les officiers et les tambours. Parlant des galères neuves qui étaient encore sur les chantiers et que « le capitaine Chabert » (on donnait le titre de capitaine, en Provence, au premier maître d'hache ou charpentier), « le capitaine Chabert, qui était un bizarre, n'ayant jamais voulu qu'on les mît plus tôt à l'eau, M. de La Guette s'exprime ainsi, et nous reproduisons ce passage de sa lettre pour

[1] Très-brave officier sur terre et sur mer, beaucoup moins connu aujourd'hui par sa conduite devant Casal, à Chivasso et à Porto-Longone, que par sa réputation de fin gourmet et de gourmand délicat, consacrée par un vers de Boileau. Il fait bon être l'ami des bons poëtes.

[2] Une note attachée au chapitre XXVIII de cette Étude, et les extraits que nous reproduirons de sa correspondance avec M. Colbert, feront connaître M. de Ternes.

montrer jusqu'où on avait poussé le luxe dans la décoration des galères :

« La Capitane sera la plus éclatante que les François ayent jamais mise en mer. Tout le dedans de la poupe » (la chambre du capitaine) « sera marqueté comme sont les cabinets d'Allemagne » (On sait ce qu'étaient ces meubles, dont les derniers existants sont fort recherchés des curieux.) « ayant fait venir des Flamands pour y travailler. Tout le dehors de la poupe sera peint et doré sur une des sculptures les plus rares qui se puissent voir, et la proue, les rames et tout le reste seront de même où il faut de la peinture. Je fais venir de Gênes des damas pour les tendelets, estendarts, banderolles et flammes, de telle sorte qu'il n'y aura rien à y désirer. Et, parmi tout cela, elle ne reviendra pas à un prix excessif, et sans doute que vous en serez content. Je ferai faire les casaques des forçats différentes des autres (qui étaient d'un rouge brun) y mettant du bleu et des fleurs de lys en façon d'or. » (Cette Capitane fut lancée dans les premiers jours de juin.)

Les galères qui portaient M. de Créqui en Italie avaient ordre d'attendre à Civita-Vecchia le cardinal Antoine, revenant de Rome.

Mais retournons à l'escadre du commandeur de Nuchèzes. La discorde y règne et tout y va mal. Les défiances, les luttes d'attributions, luttes sérieuses et nuisibles au service, le désaccord entre le chef nominal qui devrait être le chef réel, et son royal passager qui s'empare de tout quand il devrait être seulement à bord un écolier qui regarde et apprend, paralysent ou retardent l'action. M. Colbert est le confident naturel du commandeur et de M. de Beaufort.

M. de Nuchèzes lui écrit, le 23 avril, de la rade de Mayorque, où l'escadre est venue, en quittant Cadix, sans avoir rencontré un vaisseau barbaresque :

« L'Amiral s'est trouvé, jusqu'à présent, le plus mauvais voilier ; c'est pourtant un vaisseau qui porte fort bien ses voiles et qui gouverne bien ; et je crois que le grand embarras des volontaires et de leurs coffres, et de l'équipage des gens de M. de Beaufort, est ce qui l'a fait aller si mal. Je le prévoyais bien, avant que de partir de la Rochelle, ainsi que je vous l'ai mandé. Et si la mer était toute couverte de Turcs, à moins qu'ils ne se trouvassent mêlés parmi nous, nous n'en prendrions pas un.

» Vous verrez, par la lettre que j'écris au Roi, comme je le supplie de *me faire la grâce de me mettre en lieu où je puisse servir utilement ; car d'être sur le même vaisseau où sera M. le Duc, j'y serai inutile. Il veut faire les choses comme il lui plaît, et je n'en puis pas répondre*. Il a un très-mauvais conseil, et qu'il croit plus capable que moi, et qui, à son sens, le servira mieux que moi. Que si le Roi me donne un autre vaisseau,

servant de Vice-Amiral » (Voilà qui aurait fort déplu à Du Quesne, obligé d'amener son pavillon), « ne répondant que de mon obéissance, je ne manquerai pas assurément à mon devoir. »

Mais voici un petit correctif. Soit conviction, soit politique, M. de Nuchèzes, qui ne veut pas se brouiller tout à fait avec M. de Beaufort et avec l'Amiral, M. de Vendôme, ajoute :

« Je suis obligé à la vérité de dire qu'on ne peut avoir plus de zèle ni plus de passion pour servir Sa Majesté que M. le Duc n'en a. Il s'attache aussi très-fort à sa charge ; ce qui me fâche le plus » (la plainte revient), « c'est qu'il n'y a pas moyen de rien tenir secret. Il se sert de M. Trubert » (commissaire général de l'armée) « pour secrétaire et pour un de ses principaux conseillers, que je croyois avoir plus de secret, et que j'estimois fort, le croyant attaché au service et non à inspirer des mauvais conseils... Sur le fait du sieur Trubert, je vous dirai, Monsieur, que le crédit qu'il a auprès de M. le Duc l'a porté à faire deux ou trois choses que je ne lui aurois pas laissé passer, n'étoit que je le croyois à vous plus qu'à d'autres, car toutes les choses où vous prendrez part me seront sacrées ; mais, Monsieur, à vous dire la vérité, *il n'a pas de jugement, ni de conduite, ni bonne réputation ;* je n'en dirai pas davantage, à moins que vous ne le commandiez.

» Je vous aurois, Monsieur, la plus grande obligation du monde de me tirer de l'embarras dans lequel je me ruine et où je ne puis rendre service ni satisfaire mon maître, ce qui m'est plus cher que tout le monde ensemble. *Au nom de Dieu, délivrez-m'en* » (Ici une précaution : le secret demandé.). « Comme je suis obligé à l'honnêteté de M. le Duc, je vous supplie très-humblement, Monsieur, que ce que je vous mande ne passe pas plus loin que vous.... » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, vol. avril-mai 1662.)

Cette lettre très-longue, et dont nous négligeons les parties les moins intéressantes, fut écrite en chiffres. L'original chiffré est signé : Floridor. C'était le nom du plus célèbre des comédiens de l'Hôtel de Bourgogne. Pourquoi M. le Vice-Amiral avait-il choisi ce singulier pseudonyme ?

Au tour de M. de Beaufort, à présent. Le Duc n'écrit pas lui-même ; il fait écrire M. Trubert, le 24 avril 1662 :

« Son Altesse... m'a commandé de vous écrire que, pour le bien et utilité du service, *il est absolument nécessaire* qu'Elle serve dans un vaisseau et M. le Vice-Amiral dans un autre, afin qu'Elle-même *choisisse ses gens et n'en prenne que de bons, désirant avec passion faire paroître l'Admiral de France* » (le Vaisseau Amiral) « au-dessus de ceux des Anglois et même de tous les nôtres qui ont été. Pour cet effet, Son Altesse peut

demeurer dans celui-ci » (la *Royale*), « et M. le Vice-Amiral peut monter sur l'*Hercule,* dont est capitaine M. le commandeur de La Carte, son parent et son ami. Car, pour les deux capitaines qui sont établis aujourd'hui sur l'Amiral, nommés Massé et Guillon » (deux anciens capitaines de brûlots), « le premier est sans autre réputation que d'avoir fait brûler, il y a vingt ans, le *Galion de Guise,* devant Barcelone, et périr son brave commandant le chevalier de Cangé, dans une grande bataille qui dura deux jours, et cela pour avoir mis le feu à son brûlot mal à propos. Pour sa faute, il fut mis au Conseil de guerre, où l'on eut pitié de lui ; mais il n'a pas servi le Roi depuis ce temps-là. Pour l'autre, il est soldat, mais on ne laisse pas de l'accuser d'avoir perdu l'Amiral de Hollande, nommé l'*Emilia*, par un fort méchant combat en course. Enfin, Monsieur, étant tous deux de très-basse naissance, ils ne peuvent pas soutenir le poids de leurs charges » (faire honneur à leur situation, représenter convenablement, manquant de fortune et n'ayant rien de ce qu'on appelait alors l'*Honnête homme*, c'est-à-dire le courtisan, l'homme élevé pour le monde). « Je peux vous dire encore là-dessus que, tant que M. l'Amiral de Richelieu a vécu, il n'a jamais voulu donner la commission de capitaine de l'Amiral qu'à M. le Grand-Prieur des Gouttes, qui étoit encore lieutenant général de l'armée » (c'est-à-dire commandant en l'absence de l'Amiral), « tant cette charge est de grande importance. Au reste, les deux que nous avons aujourd'hui nourrissent fort mal leurs gens » (l'équipage) ; « je leur en ai fait quelque réprimande ; mais bien que ma commission me donne tout le pouvoir nécessaire à bien faire nourrir les équipages de tout le corps, je vous supplie, Monsieur, très-humblement par grâce, que vous me fassiez l'honneur de m'écrire une lettre un peu forte de la part du Roi, pour prendre garde particulièrement aux vivres des équipages et d'être fort exact sur le nombre des gens qui les composent, aussi bien que sur tout ce qui concerne la fonction de ma charge...

» Si M. le Vice-Amiral change de vaisseau et qu'il prenne l'*Hercule,* il faut augmenter l'équipage de 50 hommes. Ce vaisseau est tout à fait bon voilier. M. d'Alméras a besoin aussi de 50 hommes d'augmentation sur le *Grand-Chalin;* M. des Ardents, de 20 hommes sur l'*Infante*, et M. d'Ectot, de 20 hommes sur l'*Écureuil* ».

Après avoir rempli les ordres de M. de Beaufort en rendant compte de l'état fâcheux des choses à bord du Vaisseau Amiral, M. Trubert ajoutait, sans doute de lui-même, un paragraphe qu'il n'eut garde probablement de montrer à l'Altesse, de peur d'effaroucher sa modestie :

« Je tiens, après cela, Monsieur, nos vaisseaux invincibles et capables d'entreprendre tout ce que des vaisseaux peuvent faire quand ils seront en cet état, ayant à leur tête Son Altesse, qui *commence à être le premier matelot de sa petite armée*. Je puis vous dire avec vérité et sans aucune

complaisance qu'*il sait déjà ce qu'il y a de plus raffiné dans le métier de la mer, et qu'il fait faire souvent aux vaisseaux des choses qui surprennent les plus expérimentés mariniers.* »

Il avait appris bien vite ce qu'aux hommes les plus intelligents il faut plusieurs années pour savoir ! Le Cardinal de Retz avait du duc de Beaufort une opinion moins favorable que M. Trubert. Il regardait ce Prince comme un homme fort médiocre. Il est vrai qu'il n'était point son serviteur et n'attendait rien de lui. M. de Beaufort était pour le Coadjuteur un embarras dans la guerre civile ; aussi l'auteur des *Mémoires* ne le ménagea-t-il pas.

Pendant que l'Intendant général de l'armée écrivait la lettre que nous venons de reproduire en partie, M. le Duc méditait le rapport qu'il voulait envoyer à M. Colbert ; il le dicta ensuite à M. Trubert, et nous l'avons de la main de ce secrétaire. (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, 24 avril 1662.) Il est peu important et ne mentionne que de petits événements. L'armée avait ravagé les côtes de Barbarie sans trouver d'ennemis, et de là s'était rendue à Minorque, où, sur la question des saluts, M. des Ardents, capitaine de l'*Infante,* — le duc était à bord, ayant manqué son vaisseau dans un coup de vent, au cap Farine, la chaloupe qu'il montait près de terre ayant été éloignée de son Amiral, — M. des Ardents s'était montré peu endurant, parce qu'ayant salué la forteresse et ayant demandé à faire de l'eau, le Vice-Roi n'avait répondu ni au salut, ni à la demande. L'arrivée de l'escadre, le lendemain, changea les dispositions du Vice-Roi, qui se montra très-civil, un gentilhomme français étant allé de la part de M. de Beaufort « faire entendre à ce gouverneur » le respect que l'on doit au pavillon » du Roi de France.

Le 20 mai, M. de Nuchèzes renouvelait ses doléances : « Dans » l'état où sont les choses, il faut mourir de chagrin ou mener une » vie languissante. » La mésintelligence entre les chefs de la flotte avait relâché la discipline ; les duels suivaient les disputes, où chacun prenait parti, qui pour M. de Beaufort, qui pour M. le Vice-Amiral ou pour M. Trubert. Un neveu de M. de Nuchèzes, enseigne sur le Vaisseau Amiral, avait été attaqué à la Lampadouse, où il était pour le service, par un « gentilhomme volontaire sur l'Amiral, » *ayant une épée plus longue d'un grand pied que la sienne* ». M. d'Ectot, capitaine de l'*Écureuil,* frère du capitaine des gardes du duc de Vendôme, ayant eu querelle à Mayorque avec M. le chevalier de Flamarens, l'embarqua à son bord, et, quittant l'escadre sans

permission, fit force de voiles et arriva au Gozze, près de Malte, où les épées furent tirées. On se battit sans second et sans autre résultat qu'une lutte longue et fatigante pour les deux adversaires. L'*Écureuil* resta six jours éloigné du Pavillon Amiral, et cela ne valut qu'une réprimande à M. d'Ectot, très-protégé par la maison de Vendôme. Le Roi devait ignorer ces infractions aux ordonnances sur le duel et aux ordonnances concernant la marine; qui lui en eût parlé? M. de Beaufort ne voulait pas compromettre M. d'Ectot, et M. de Nuchèzes, que des faits contre la discipline regardaient comme commandant de l'escadre, n'aurait eu garde d'en écrire à d'autres qu'à M. Colbert, étant déjà fort mal avec le duc de Beaufort. « Il y a eu dans l'Amiral plusieurs querelles et plusieurs soufflets... » par la mauvaise conduite des volontaires; cela me donne un » déplaisir sensible, et, si j'avois été le maître, ou qu'ils fussent » venus pour l'amour de moi » (ils étaient venus pour l'amour de M. de Beaufort), « j'y aurois mis bon ordre ».

La présence, à bord des vaisseaux, de ces volontaires qui les encombraient était un inconvénient si bien senti par les capitaines, qu'un jour, avec permission de M. de Nuchèzes, ceux-ci se réunirent chez Du Quesne, sur le *Soleil,* pour aviser au moyen qu'il y aurait à prendre pour discipliner les volontaires, les instruire et les rendre propres aux actions militaires dans les descentes ou sur les navires de guerre. Il fut décidé qu'on supplierait le Roi de faire un règlement à ce sujet.

Du Quesne et trois bâtiments de son escadre furent envoyés devant Tripoli pour voir si les vaisseaux de cette régence étaient dans le port et démâtés, comme l'avait dit une barque venue de ce pays-là, ou s'ils étaient à la mer. L'armée ayant consommé ses vivres, allait retourner à Toulon pour s'en pourvoir, et rejoindre ensuite la mer. Elle avait ordre d'attendre à Cagliari le retour de Du Quesne.

Le Roi et M. Colbert écrivaient, le 19 mai, à M. de Nuchèzes; le Roi pour se plaindre de ce qu'on avait reçu des nouvelles de l'armée, écrites de Mayorque, et qu'aucun rapport de M. le Vice-Amiral n'était arrivé à la Cour; M. Colbert pour faire part à celui-ci de l'étonnement du Roi et pour lui dire que son silence avait « fait » naître dans les esprits quelque soupçon d'une mésintelligence » qu'on appréhendoit qui fût entre M. de Beaufort et lui. Bien que je » ne sois pas de ce sentiment, disait M. Colbert, je ne saurois m'em-

» pêcher de vous dire qu'il est de la dernière conséquence que vous » écriviez... » (Colbert, 19 mai 1662; Archives de la maison de Nuchèzes.)

Ces lettres de reproches se comprennent difficilement. Louis XIV et M. Colbert avaient reçu les lettres du 24 avril (de Mayorque), lettres portées par un mousquetaire qui retournait à Paris. On avait aussi reçu le rapport de M. de Nuchèzes (23 avril), document plein de récriminations contre M. de Beaufort et M. Trubert, et dans lequel il disait à M. Colbert : « *Vous verrez par la lettre que j'écris au Roy* » comment tout s'est passé pour le pavillon. » Ils l'avaient reçue certainement ; car nous avons sous les yeux, et nous en avons donné ci-dessus d'assez longs extraits, cette lettre à M. Colbert portée à Paris par le mousquetaire qui s'était chargé des paquets de M. de Beaufort. Probablement la lettre du Roi et celle de M. Colbert étaient faites pour que M. de Nuchèzes les montràt à M. de Beaufort, qui, n'en recevant pas ce jour-là, devait tout naturellement dire au Vice-Amiral : « Que vous mande-t-on de la Cour ? » Cette supposition est d'autant plus admissible que M. Colbert, voulant travailler à réconcilier ces deux hommes qu'il savait brouillés, disait à M. de Nuchèzes qu'il ne croyait pas à la mésintelligence que l'on soupçonnait, et qu'il ajoutait : « (Il est nécessaire) que vous concouriez avec mon- » dit sieur de Beaufort en tout ce que vous estimerez de concert » devoir être entrepris pour la gloire et l'avantage des armes de » notre Maître. — Je l'ai assuré que vous y contribueriez, ce qui » dépendroit de vos soins et de votre zèle, sachant assez que je ne » me suis engagé à rien que l'événement ne confirme et qui ne » réponde à la parole qu'a donnée pour vous, Monsieur, votre » très-humble, etc. »

L'armée de la Méditerranée n'était pas la seule chose qui touchât le Roi, en ce qui était de la Marine. Un arrêt du Conseil, faisant défense aux capitaines et maîtres des navires français de souffrir que les navires de guerre espagnols visitassent leurs bâtiments « au delà » de vingt milles des côtes du Portugal », MM. de Montigue, de Clieu et Avisse, échevins de la ville de Dieppe, écrivirent à M. Colbert le 20 mai, pour lui dire que les capitaines et maîtres du pays étaient tout disposés à obéir aux ordres de Sa Majesté ; mais que des navires marchands n'étaient pas de force à résister à des vaisseaux de guerre, bien qu'ils ne fussent pas tout à fait désarmés. (Lettres à Colbert, Bibl. Nat., Ms.) L'observation était juste. Les vaisseaux garde-côtes

avaient pour devoir de protéger les marchands ; mais les Dieppois craignaient que le nombre des frégates chargées de cette garde ne fût pas assez grand.

Du Quesne revint à Cagliari, d'où l'armée était partie après avoir fait de l'eau et réparé quelques avaries qu'un grand coup de vent lui avait causées. Il n'avait rien vu à la mer, et, après avoir rendu compte à M. de Beaufort, il était reparti, ayant trouvé l'ordre d'aller tout de suite à Toulon.

Dès le commencement de 1661, le *Saint-Louis,* fort beau vaisseau, avait été promis à Du Quesne, à qui il revenait naturellement comme Vice-Amiral de cette armée navale, ce navire étant, après la *Royale,* le plus considérable. Cependant on revint sur cet arrangement, et Du Quesne dut prendre le vaisseau le *Soleil,* bien malgré lui. Il le trouva lourd, et saisit l'occasion qui se présentait d'écrire à M. Colbert une longue lettre à propos de sa petite campagne devant Tunis, non pour réclamer directement son *Saint-Louis,* mais pour se plaindre — doucement cette fois — du changement qu'on lui avait imposé.

« S'il vous plaît de vous souvenir, Monsieur, qu'étant à Paris, j'ai eu l'honneur d'informer Sa Majesté, en votre présence, que le vaisseau le *Soleil* étoit un vaisseau d'ancienne fabrique, encore bon et capable pour un service d'armée, mais non pas pour courre les corsaires, je l'ai monté par obéissance et continuerai de même s'il le faut; mais comme il est tout à fait important que vers les mois d'octobre, novembre et décembre, qui est le temps que les corsaires sortent tous en mer et font leurs plus grands efforts, et que cette saison est rude, il faut avoir de meilleurs et plus vigoureux vaisseaux qui se peuvent choisir parmi ceux du Roi. A cet effet, j'avois écrit à M. le duc de Beaufort, si Sa Majesté l'avoit agréable, comme étant pour le bien de son service, de faire en sorte que celle des deux frégates, la plus achevée de celles qui s'achèvent à Toulon, fût diligemment mise en état, pour qu'en y arrivant, au lieu de donner carène au vaisseau le *Soleil,* que je n'aie qu'à changer l'artillerie, l'équipage et autre chose qui conviendra, sur cette frégate neuve qui donne grande espérance d'être très-excellente de voile, étant (d'ailleurs) d'une grandeur commode et à tout faire. De la rade du cap de Poulle, 1er juin 1662. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Le 24 mai, une bourrasque causa de grands désordres dans la mâture du *Soleil* et dans celle du *Mercœur,* que commandait M. Mathurin Gabaret. A Cagliari, Du Quesne put remédier au mal pour lui, mais il fut obligé de renvoyer à Toulon le *Mercœur,* afin qu'on changeât ses mâts et ses agrès. Une lettre du 1er juin 1662 constate

que la présence des quatre vaisseaux de Du Quesne avait eu pour effet de retenir les Tunisiens dans leur port; elle traite aussi un sujet qui a son importance et dut tenter Louis XIV. Du Quesne dit à M. Colbert :

« Il me semble qu'attendu la grandeur de l'État et pour la gloire du Roi, la France pourroit interdire à ses alliés le commerce avec ceux d'Alger, de Tunis et de Tripoli, comme leur ayant déclaré la guerre, dans lesquels ports il y a incessamment des vaisseaux anglois, hollandois, barques génoises ou de Livourne, et *même de Provence,* tous lesquels portent aux Turs (*sic*) et juis (*sic*), habitant en Barbarie, toutes sortes de munitions et denrées, et en rapportent les effets des prises que les corsaires font sur les chrétiens; c'est ce qui donne la facilité aux Turs de nous faire la guerre et de s'enrichir. »

Pour appuyer son opinion, où nous trouvons quelque chose de ce système appelé continental sous le premier Empire français, qui n'obtint pas le succès que s'en était promis Napoléon Ier, pour appuyer son opinion, Du Quesne va chercher des autorités dans les souvenirs du passé :

« Il me semble que cette interdiction de commerce n'est pas sans exemple; l'on peut voir par les traités que le Roi Jacques d'Angleterre fit avec les Hollandois, lorsqu'il avoit la guerre avec l'Espagne, un traité qui leur interdisoit le commerce avec ses ennemis, à moins d'encourir les risques d'être pris lorsqu'ils seroient rencontrés par leurs vaisseaux » (les vaisseaux anglais).

« Les États de Hollande, dans la plus étroite alliance avec la France, lorsqu'ils avoient la guerre contre l'Espagne et les villes de Dunkerque et d'Ostende, incommodaient leur commerce, les vaisseaux hollandois prenoient et confisquoient tous les vaisseaux françois qu'ils pouvoient rencontrer, non-seulement aux côtes de Flandre, mais partout ailleurs, pourvu qu'ils pussent prouver que lesdits François avaient dessein d'aller à Dunkerque ou à Ostende; et quelques instances que l'on ait faites à la Haye pour en avoir justice, on n'a rien obtenu d'eux, sinon qu'on devoit bien savoir qu'ils tenoient les dix ports de Flandre assiégés et bloqués par mer.

» Le Roi, par la même et plus forte raison, ayant résolu de tenir de ses vaisseaux incessamment armés contre les corsaires desdites places d'Alger, Tunis et Tripoli, et quand même il n'y auroit qu'une escadre de trois vaisseaux destinée contre chacun desdits ports, et quelquefois, dans les occasions, ces escadres se joindre pour paroître et faire quelque effet, jointes ensemble, Sa Majesté peut faire la même loi à ses alliés, en leur signifiant qu'il tient lesdits ports bloqués, et ainsi s'acquérir le droit de prendre et confisquer tous ceux qui favoriseront ou auront commerce d'aucune denrée que ce soit avec lesdits ports.

» Ès années 1641 et 1642, moi étant aux côtes de Catalogne, commandant une escadre de vaisseaux et de galères, avec ordre de prendre tous ceux qui voudroient entrer dans Tarragone, après avoir pris plusieurs barques de Gênes, et eux étant avertis de n'y plus revenir, leurs vaisseaux furent seulement confisqués et leurs hommes aux galères du Roi. »

Tout cela est de bon sens et fier; mais, pour venir aux fins de cette politique, il fallait une marine trois fois plus puissante que n'était alors la marine de France. Il fallait faire la guerre à la Hollande, à l'Angleterre, à Gênes, au Grand-duc de Toscane, et les vaincre. Nous ignorons quel accueil reçut de M. Colbert et de Louis XIV cette ouverture de Du Quesne; elle ne put que le mettre bien dans l'esprit du Prince, mais elle dut trouver dans la prudence de M. Colbert une résistance naturelle, fondée sur l'état des armements. La flotte française n'était pas en mesure d'imposer aux puissances maritimes une loi qui sans doute aurait eu pour elle la loyauté; on cherchait à la fortifier par des acquisitions à l'étranger, par des constructions en France; une grande guerre l'aurait affaiblie et peut-être anéantie pour longtemps.

Du Quesne, à propos des *barques de Provence,* disait que, sous prétexte d'aller racheter des esclaves, elles obtenaient du Roi et de l'Amiral des permissions qui leur servaient à couvrir leur commerce avec les Barbaresques, lesquels tiraient d'eux des renseignements sur les forces dont disposaient les chrétiens. Il demandait une prompte et juste répression pour un semblable scandale.

L'armée navale était à la hauteur de Monaco le 15 juin 1662. Le duc de Beaufort datait de ce point un billet annonçant à M. Colbert qu'il envoyait à la Cour M. d'Alméras rendre compte de la campagne. Le 17 juin, l'armée était mouillée aux îles d'Hyères, et M. des Ardents chargeait son camarade, M. d'Alméras, de cette lettre pour M. Colbert :

« Je prends la liberté de vous dire, Monsieur, qu'ayant été créature de feu M. le Cardinal (Mazarin), j'ay tout à craindre des ressentiments que M. de Nuchèzes peut avoir des sujets de plaintes qu'il a cru avoir de feu mondit seigneur le Cardinal, même étant déjà déclaré contre moi touchant l'ancienneté » (toujours l'ancienneté!) « du commandeur de La Carte, qui est son parent, et de moi. »

C'est vraiment pitié de voir ces hommes, ennemis les uns des autres, servant mal par conséquent, et donnant à leurs inférieurs l'exemple des cabales. M. Colbert, toujours pris pour arbitre conci-

liant, avait là une tâche rude et pénible à laquelle il ne suffit pas toujours. Les antipathies, les haines, les ambitions, ne se taisaient, hélas! ni devant ses conseils, ni devant les ordres du Roi, que le ministre sollicitait dans les cas difficiles.

On avait donné satisfaction à Du Quesne sur le chapitre de son vaisseau; il avait quitté le *Soleil* pour le *Saint-Louis,* et le 18 juin, du bord de ce vaisseau, en rade à Toulon, il adressait à M. Colbert une de ces longues lettres dont il n'était pas avare. Il commençait par se plaindre de M. de Nuchèzes, qui n'avait point concerté avec lui les rendez-vous des vaisseaux de l'armée, et lui avait envoyé « les » signaux et rendez-vous cachetés, *avec ordre de ne les ouvrir qu'à la » mer,* » ce qui ne s'était jamais fait avec « ceux qui ont l'honneur » d'être à la tête du corps et qui portent le pavillon de Vice-Ami- » ral. » Le procédé était impoli et montre que M. de Nuchèzes et Du Quesne étaient dans d'assez mauvais rapports. Du Quesne ajoutait : « Quoique mondit sieur de Nuchèzes m'ait voulu en toutes » occasions rendre de mauvais services, je n'ai pas laissé d'agir avec » lui en tout ce que j'ai dû, sincèrement, sans autre intérêt que le » service de Sa Majesté. » M. de Beaufort avait été plus ouvert avec lui, et il s'en félicitait, et ce n'est pas du prince qu'il disait : « *Je » vois trop clair pour eux dans le négoce de la marine.* » Entre autres désirs fort sages que Du Quesne exprimait était celui de voir le port de Toulon débarrassé des carcasses des galères et des vaisseaux pourrissant au fond de la mer;

« où le ver s'attache si fort qu'en voilà le port tout rempli, et qui attaque les autres vaisseaux, en sorte qu'il les faut redoubler » (le doublage était alors en bois, les clous de cuivre et les feuilles de même métal sont venus beaucoup plus tard) « et y faire des radoubs qui les rendent, puis après, pesants à la voile. Il y a aussi le vaisseau l'*Isabelle* qui brûla, il y a quelques années, qui perd le passage » (l'entrée du port). « Je suis tout honteux de voir et d'entendre ce que les étrangers en disent; *c'est ce qui leur fait avoir un mépris pour la marine de France.* »

Cette négligence de la part de l'Intendant et du commissaire général dut vivement irriter M. Colbert. Sans doute il donna des ordres pour qu'on remédiât à un mal que personne encore ne lui avait signalé. Du Quesne veillait à tout, et par là rendait de grands services au Ministre et à la marine, quelquefois au détriment de sa tranquillité. Ceux qui ne voyaient pas le mal ou qui le toléraient par négligence lui savaient mauvais gré d'avoir l'œil si bien ouvert sur

toutes choses. Du Quesne terminait sa lettre en priant M. Colbert de tenir toujours une bonne escadre devant Alger, citant à ce propos l'Angleterre, qui, sous Cromwell, avait entretenu pendant deux années entières douze ou quinze vaisseaux armés contre les Algériens, et qui, « depuis que le Roi d'Angleterre est rétabli, entre» tient le même nombre de vaisseaux, et a réduit les corsaires à ne » pas sortir. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Le duc de Beaufort, lorsque M. d'Alméras partit pour Paris, le chargea de nommer à M. Colbert de vieux officiers que les percepteurs des tailles persécutaient, même en leur absence, et pour lesquels le duc demandait des exemptions. Voici le billet qu'il adressait au Ministre. Nous en conservons l'orthographe, pour donner un échantillon de la façon dont un prince, qui n'avait pas été sans précepteur, entendait les choses de la langue française :

« Il i a isi des vieus ofisiers de trantes ans de seruice gueus et » percégutés de talic mesmes an leur apsence ie vous suplie de man » voier des exemptions pour heus cela donnera courage os ostre » M. dalmeras les nomera; iaprens que a Toulon on ne set guesre » atté set vn mediocre menage. des illes dierre ce 18 iuin le DUC DE » BEAUFORT. »

Aussitôt que l'armée navale eut pris son mouillage aux îles d'Hyères, M. de La Guette alla voir le duc de Beaufort, qui lui parla de sa brouille avec M. de Nuchèzes et dit à l'Intendant général qu'il n'y « avait point de sa faute » dans ce désaccord. M. de La Guette n'avait encore vu « ni M. le Vice-Amiral, ni aucun de son parti ». Il concluait cependant ainsi, dans un billet à M. Colbert (20 juin 1662) : « Je vois qu'il est nécessaire de donner le commandement à M. le » duc de Beaufort, ou autrement l'armée se trouvera séparée en » factions et en deux parties ». (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Le 22 juin, les vaisseaux qui avaient été retenus aux îles par le mauvais temps vinrent prendre leur mouillage dans la rade de Toulon. (Lettre de M. de La Guette.) M. de Terron prenait chaudement le parti de M. Trubert contre M. de Nuchèzes, et il disait à son cousin, par une lettre du 22 juin, datée de Paris : « M. Trubert » sait trop ce qui est de sa fonction dans un bord pour avoir rien » entrepris au delà de sa charge et avoir donné sujet à un Général » de se plaindre de lui. Je crois, Monsieur, qu'il est du service du » Roi de le soutenir un peu ».

On se rappelle que M. le chevalier de Clerville, ingénieur, avait

été envoyé sur la côte de Barbarie pour la reconnaître et choisir un lieu où la France pût prendre pied, en établissant une place forte, à l'abri d'un corps de troupes et avec le secours de la marine. Il était de retour, et déclarait que Stora lui paraissait un point excellent pour un solide pied-à-terre. Il en écrivait même au Roi ; puis, à M. Colbert, il disait (22 juin) :

« Je vous diray auec beaucoup de joye que MM. de Beaufort, de Nuchèzes et de Mercœur mesme, auec lesquels l'entreprise du port de Storte (*sic*), qui a esté icy résolue, fut hier consultée et non-seulement trouuée réuscible, mais encore tellement auantageuse, qu'ils ont estimé ne se pouvoir rien tenter de plus glorieux et de plus utile pour le seruice de Sa Maj.; ...Mais comme il y reste quelque chose à faire entre les deux premiers de ces messieurs-là pour maintenir entre eux la concorde... je me remets à M. de La Guette à vous parler de l'expédient au moyen duquel nous avons estimé qu'il y falloit remedier pour l'auenir » (le commandement donné à M. de Beaufort).

Un certain apaisement semblait s'être fait à ce moment-là, et M. de Clerville annonçait que ces messieurs étaient présentement dans une meilleure intelligence ; mais il entrevoyait que si l'armée navale n'obéissait pas à un chef unique et au plus qualifié, « les » vents qui pourraient souffler du dehors » viendraient un jour troubler la concorde que l'on entrevoyait avec plaisir pour l'instant. M. de Mercœur demandait à commander les troupes qui iraient veiller autour de Stora pendant les travaux ; il souhaitait fort d'aider, en cette occasion, M. de Beaufort, son frère ; mais il s'inquiétait de l'argent que la levée des soldats coûterait, et ne voyait pas de quel côté il viendrait. M. de La Guette, sur ce point, ne pouvait le satisfaire. (Lettres de César de Vendôme, 25 juin, et de M. de La Guette, 26 juin.)

L'Intendant général de Toulon donnait cette nouvelle :

« M. le Vice-Amiral est indisposé et ne bouge de son logis, où je le vay visiter vne fois le jour. Il y a du chagrin dans son mal. En vérité, Monsieur, je sais par expérience que ce mal-là est plus douloureux que la fièvre. Ce n'est pas que M. le duc de Beaufort ne vive très-bien auec luy. »

On ne savait où prendre l'argent pour la levée des troupes, et M. de Beaufort faisait payer trois mois de solde — 3,600 livres — à « vingt mousquetaires du Roy qu'il » avait « auprès de lui ! » (Lettre de Trubert, 26 juin.) Ces mousquetaires dépensaient des vivres et de la solde et n'étaient là qu'à titre de gardes d'honneur,

pour l'Amiral en survivance. M. de Beaufort aurait pu s'en passer, mais il cédait à l'usage. L'étiquette voulait qu'un Prince fût toujours suivi d'un train qui témoignât de sa grandeur.

Le duc écrivait, le 26 juin, qu'il s'ennuyait déjà d'être à terre, mais qu'il ne pouvait point partir de sitôt. Il allait envoyer à la mer MM. Gabaret père (Mathurin), Gabaret fils (Jean), de La Roche et de Thurelle. Il témoignait sa joie de ce que son frère, M. de Mercœur, « seroit de la partie ». Il insistait pour qu'on achevât les galéaces que l'on construisait.

« Avec ces bâtiments, on peut tout entreprendre, disait-il. Il n'y » a rien qui montre tant la puissance de notre monarque que d'en » avoir; j'aimerois mieux avoir quatre vaisseaux de moins et en » tenir deux à leurs places. Ce qui est bien nécessaire à la marine » est d'y faire entrer» (non pas dans les galéaces, mais dans la marine) « *des gens de qualité et qui ayent du bien.* CELA PARE BIEN LA » MARCHANDISE, et avec l'expérience de bons lieutenants, le service » s'en fait mieux ». M. Colbert partageait cette opinion, sur laquelle il insistait vivement, en 1669, comme on le verra. Vauban exprima plus tard les mêmes idées, à propos des capitaines de paroisses commandant les compagnies des garde-côtes de Bretagne (1694). Du Quesne n'était pas tout à fait de ce sentiment. Il voulait de bons capitaines, fussent-ils roturiers, et ne comptait pas sur la seule expérience des lieutenants pour le bien du service. C'est qu'il était fils d'un capitaine, marchand à Dieppe, petit-fils d'un ouvrier, et tenant à la noblesse par un lien fort mince.

Quant aux « galéaces », que prisait tant le duc de Beaufort, ces géants de la famille des galères avaient rendu de bons services dans de grandes batailles, à Lépante par exemple (1571); mais leur crédit avait un peu baissé depuis un demi-siècle. Si les galéaces étaient solides, bien armées, elles voulaient des équipages de rameurs très-considérables, et elles étaient lourdes. M. de Beaufort était peut-être le seul dans la marine — qui lui avait mis cette idée en tête? — qui préférât deux galéaces à quatre vaisseaux. (Sur les Galéaces, voyez notre *Archéologie navale* et notre *Glossaire nautique.*)

Ce que M. de Clerville avait dit à M. Colbert d'un raccommodement fait entre M. de Nuchèzes et le duc de Beaufort était vrai. Une lettre du ministre avait persuadé le Vice-Amiral de vivre en bonne intelligence avec l'Amiral, « pour le bien du service », et M. de Nuchèzes écrivait sur cela, le 28 juin : « Je suis prêt à faire tout ce

» qu'il plaira au Roi ou que vous jugerez bon que je fasse ». Mais il persistait à penser et à dire qu'il lui était impossible de demeurer sur le même vaisseau que le duc, « puisque ses amis » (Massé et Guilon) étaient « suspects et à charge ». Il allait plus loin : « Je me crois aussi inutile » sur un autre navire, donnant de l'ombrage et de la défiance ». L'intelligence du moment n'était donc qu'un replâtrage ; il le sentait et ouvrait cet avis :

« Si vous jugez à propos, pour contenter les gens, de me faire donner mon congé pour aller aux eaux de Bourbon, le prétexte de ma santé sera honnête, et je ferai ensuite tout ce qu'il vous plaira... S. A. de Beaufort fait travailler fort diligemment... S'il n'avoit que des gens de bien auprès de lui » (A vous, M. Trubert!), « les choses ne pourroient aller mal. Je ne fais rien à présent, M. le Duc fait tout, tout; M. de La Guette, auquel j'en ai parlé, a été d'avis que j'en usasse ainsi pour le bien du service... Je suis inutile ici, et, à vous dire le vrai, *j'aimerois mieux garder les vaches* que de commander une armée déréglée et mal disciplinée... »

M. Colbert devait être bien ennuyé de tous ces longs débats ; mais il avait pris le parti de la temporisation et imposé à son caractère rude et décidé la douceur qui pourrait peut-être concilier enfin les partis en présence. Il prêchait l'union, cherchait à calmer les colères, ne pouvant donner des ordres sévères qu'au nom du Roi, qui, de son côté, ne voulait rien brusquer et tendait à rappeler la paix où s'était introduite la discorde. M. Colbert conseilla à Louis XIV de réduire l'armée navale à une escadre de six vaisseaux et six galères « pour le reste de la campagne ». Le Ministre annonça cette résolution de la Cour à M. de Nuchèzes par un billet, du 30 juin 1662, dans lequel il ne fit en rien allusion à tout ce qui s'était passé. Il joignit à sa lettre un règlement touchant l'embarquement des volontaires. Ici M. de Nuchèzes avait gain de cause, et ce dut lui être un soulagement que cette satisfaction donnée à son sentiment sur un sujet important.

Lorsque Du Quesne connut la décision du Roi relative au désarmement, il se hâta d'écrire un long Mémoire à M. Colbert pour l'engager à « cribler les équipages » (les passer au crible), pour ne garder que d'excellents hommes qui seraient, pour l'armement de 1663, les cadres des équipages à composer. Il faisait remarquer que « les capitaines les plus gens de mer » — et il fallait de ceux-là pour une croisière d'hiver — n'avaient pas les vaisseaux les meilleurs voiliers. Il demandait qu'il en fût autrement :

« J'en ai dit mon avis, et vous savez que, dès Fontainebleau, M. le

commandeur de Nuchèzes me rendoit suspect et commença dès là à cabaler contre moi. » (Encore des récriminations! Quand en aurons-nous fini?) Je vois avec un extrême déplaisir les saletés dont on accuse plusieurs et que l'on rend coupables de la mauvaise intelligence de nos supérieurs. » (3 juillet.)

Du Quesne joignait à son mémoire une note ainsi conçue : « Noms des capitaines les plus propres à servir sur des vaisseaux du » Roy, l'hyver : Du Quesne, La Roche, du Mé d'Aplemont, Thu- » relle, Rabesnières et Querven. L'on ne met pas Gabaret » (Mathurin) « quoique très-bon homme de mer, et soldat, le jugeant plus » propre au corps d'armée. Si l'on veut ajouter un septième vaisseau, » il y a la *Françoise* (*Française*), commandée par Giraudières. »

Le chevalier de Clerville désapprouvait fort la pensée de la réduction de l'armée, et il s'en expliqua très-nettement avec M. Colbert dans une lettre qui finit assez plaisamment :

« Après auoir bien luicté (lutté) avec vous sur ce suject, trouvez » bon que je vous dise aussi bien que Jacob dit à celuy qu'il ne put » jamais atterer, quoy qu'il s'y fût rompu l'une des veines de la » cuisse : Or, vois-je bien que tu es l'Ange de mon Seïgneur et que » je ne puis venir à bout de toi : mais donne-moy donc ta béné- » diction [1] ! »

[1] Ici se place par sa date un événement que nous ne devons pas oublier de mentionner, la mort d'un homme que nous avons nommé souvent à propos de l'achat des vaisseaux fait en Suède pour la France, M. Hector-Pierre Chanut mourut dans les premiers jours de juillet 1662, ainsi que nous le fait connaître une lettre écrite, le 11 de ce mois, par M. Colbert à M. Pierre Chanut, un des fils de l'illustre défunt. Cette lettre de condoléance, qu'a publiée M. P. Clément dans le recueil qu'il a donné des pièces de la correspondance de Colbert, nous échappa lorsque nous fîmes les recherches nécessaires à la rédaction de l'article CHANUT de notre *Dictionnaire critique*. L'acte de décès d'un Hector-Pierre Chanut, mort en 1667, que nous trouvâmes, nous induisit à croire, contre le sentiment commun, que l'Ambassadeur Chanut mourut en 1667 et non en 1662. La ressemblance des prénoms nous abusa. Nous sommes heureux de trouver l'occasion de confesser notre erreur et de rétablir la vérité d'un fait contre laquelle nous nous élevâmes de bonne foi. L'Hector-Pierre Chanut mort le 18 juillet 1667 était probablement l'Hector (fils de celui qui mourut en juillet 1662) fils, qui fut baptisé le 18 novembre 1635, et qui, le 12 septembre 1664, eut cette charge de conseiller au grand conseil, à la place de Henri Pussort, que nous crûmes pouvoir attribuer à son père. Nous avons cherché l'acte du décès de M. Chanut père, dont M. Clément n'a pas connu la date précise, et nous l'avons trouvé aux régistres des anciennes paroisses de Paris.

La nouvelle de la mort de M. Chanut dut affliger Du Quesne, qui avait eu avec l'Ambassadeur des relations très-honorables pour le jeune capitaine de vaisseau, et que la suite put rendre amicales.

Nous ne sommes pas au bout des scandales. Voici M. Trubert qui prend un grand parti. M. de Nuchèzes a poussé loin sa colère contre le commissaire général de l'armée. Il l'a « nommé à MM. de Beaufort, » de La Guette et de Clerville, comme un homme qui mène une vie » irrégulière. » M. Trubert a couru à Aix demander à M. d'Oppède, premier président du parlement, des commissaires pour informer « sur cette diffamation ». « M. de Terron me connoissant jusque » dans le fond de mon âme vous pourra informer de quelle manière » j'ai vescu avec une femme que le ciel m'a ostée et qu'il ne m'avoit » donnée que pour dix ans. » Il finit par demander la protection de M. Colbert dans cette occasion qui intéresse « son honneur, sa réputation et sa fortune ». Pauvre M. Colbert, qui peut répondre à tous ces gens-là, comme le Sort à l'âne dont parle la Fontaine : « N'ai-je en l'esprit que » votre « affaire? »

Aussitôt que M. de Beaufort sut « que le Roi trouvait bon qu'il allât à la Cour », il monta à cheval pour s'y acheminer. M. de La Guette, qui annonce cette nouvelle à M. Colbert (9 juillet), donne un certificat de zèle, d'application et de capacité au duc, qui trotte sur la route de Paris. C'est d'un bon courtisan qui prend tous les airs de la sincérité. M. de Beaufort sera Amiral un jour.

MM. de Thurelle, de Querven et Jean Gabaret, capitaines des navires désarmés, reçurent l'ordre de M. de Nuchèzes de s'embarquer sur la *Royale,* avec lui. (Lettre du Vice-Amiral, 11 juillet 1662.) Le choix que le Vice-Amiral, d'accord sur ce point avec le duc de Beaufort, fit des officiers et des vaisseaux qui devaient, au nombre de six, reprendre la mer, ne fut point approuvé par Du Quesne. « Le nommé Aplemont, fils de du Mé, est le seul que j'aurois » choisi pour ce service », disait-il, le 14 juillet, à M. Colbert, dans une lettre où, revenant sur le désarmement, il montrait les Anglais et les Hollandais disant à Toulon que « la France diminuait sa flotte, comme si elle craignait les Turcs, maintenant qu'on savait qu'ils étaient sortis de leurs ports ».

Deux vaisseaux de l'armée hollandaise commandée par M. Michiel Adriants de Ruyter étaient à Toulon, où ils avaient escorté le convoi chargé de bois, attendu dans ce port. Ils étaient détachés de la flotte que de M. Ruyter tenait à Malaga, attendant les ordres des États sur ce qu'il devait faire contre Alger, Tunis et Tripoli. Trois vaisseaux anglais étaient aussi à Toulon, où, selon Du Quesne, ils étaient venus sous prétexte de se « rajuster », mais par « curiosité », pour con-

naître l'armement que préparait le Roi de France. « Je prends tant d'intérêt à ce que les étrangers ne « voient pas dans notre conduite » marine de quoy nous mépriser, que quand cela arrive je n'ai point » de consolation. » Excellent sentiment, cris d'un cœur patriote qui ne furent point écoutés. Du Quesne revient ensuite sur l'importance de composer les équipages des navires qui vont aller en course de l'élite des matelots. Il s'appuie du sentiment de M. de Beaufort qu'il estime « en quelque façon heureux de ne pas voir le désarmement » de la manière qu'il se dispose. » Au reste le *Saint-Louis* est presque prêt, et, si Du Quesne doit partir en avant, avec trois ou quatre vaisseaux, rien ne le retiendra. Du Quesne a encore une observation à faire; elle lui est toute personnelle et il s'en excuse. On ne lui a pas encore payé « son état-major du septième mois de subsistance qui fut donné en partant de la Rochelle, à tous les capitaines. » Le commis de M. Pellissari n'a pas l'ordre de payer. « J'y ai employé de » même à cette campagne une somme considérable dont il me semble » que je devrois plutôt être remboursé ayant été dépensée pour le » service du Roy, que *d'être mendiant auprès d'un trésorier pour le* » *payement d'une chose qui m'est si légitimement due*... Si je n'en étois » fort pressé, je ne vous aurois jamais dit un mot « de ceci », et me » serois contenté de faire plutôt *parler mes services que la plume*. » Cela est très bien dit et très-juste. Le service des finances est loin d'être convenablement établi à cette époque, malgré tout le zèle et la volonté de M. Colbert. Il faudra encore du temps avant qu'il soit régulier.

Du Quesne finissait sa lettre par cette promesse et ce vœu :

« Pour ce qui est du voyage que nous allons faire sous la conduite de M. le commandeur de Nuchèzes, *quoiqu'il soit d'humeur de me rendre en toute occasion de mauvais offices*, je vous assure, Monsieur, que j'agirai si nettement que, si j'en suis cru, Sa Majesté aura contentement. M. le duc de Beaufort est si éclairé sur toutes choses qu'il vous en peut informer particulièrement Je suis persuadé qu'il étoit très-expédient pour l'intérêt du Roi qu'il continuât d'aller en mer et particulièrement l'hiver, à cette fin de voir et connoître la mer en toutes saisons et en perfection. Il n'est pas créable (*sic*) comme il s'y est fait en si peu de temps. »

Tout le monde est d'accord sur l'aptitude du duc de Beaufort; tout le monde a besoin de lui! La lettre que nous venons d'analyser est datée « *du Saint-Louis, devant, le* 14 *juillet* 166 » (*sic*). Elle a appartenu à feu M. le baron de Trémont, et nous fut communiquée, le

1[er] octobre 1852, par M. de la Juriette, de Nantes, aujourd'hui décédé.

Les troubles qui partageaient l'armée navale en deux camps avaient pu être d'abord cachés au Roi; mais toutes les lettres de Mayorque et de Toulon arrivées à Paris avaient fini par faire une rumeur devant laquelle M. Colbert ne put garder longtemps le silence. Louis XIV fut averti, et M. de Vendôme en écrivit à M. de Nuchèzes, le 13 juillet 1662 :

« Votre lettre du quatrième du courant ne m'apprend que des continuations de désordres que je suis marri qui viennent jusques à la tête du Roi et lui rompent les oreilles. Vous et moi, outre que c'est l'ordre, eussent (*sic*) tenu les choses et rétabli l'ordre ainsi que nous sommes obligés, si vous vous fussiez contenté de me faire sçavoir, sans éclater ni en donner la connoissance à qui que ce soit. L'intention du Roi sera que les criminels et de si énormes choses soient châtiées, à quoy je vous assure que je ne pardonnerai pas et tiendrai fort exactement la main, s'ils se trouvent coupables, voulant bannir tout vice de la marine. »

Si nous réformons l'orthographe de M. l'Amiral de France, pour rendre sa lettre plus facilement lisible, nous ne nous croyons pas en droit de réformer son langage. M. César de Vendôme continue :

« Sa Majesté veut aussi que, au plus tôt que vous le pourrez, vous vous embarquiez dans le vaisseau que vous choisirez, prenant d'Aplemont et son vaisseau... Marsy et Luchet avec leurs vaisseaux pour vous accompagner qui sont cinq vaisseaux, et Du Quesne avec le vaisseau qu'il voudra aussi choisir après que vous aurez pris celui que vous voudrez pour Admiral. Il (le Roi) a ordonné que six des galères soient aussi sous vous, mais nous sommes après à empêcher une farce d'Ariste, qui, pour faire plaisir à M. de Ternes, a proposé au Roi que, à défaut de vous et après vous, il mît le commandement des vaisseaux sous M. de Ternes aussi bien que des galères. Vous m'en manderez votre avis. » (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Nous ne connaissons le M. Ariste dont il est question ici (un pseudonyme, sans doute, un de ces noms que l'on prenait dans le monde de l'esprit), que par une lettre du 6 février 1662, relative à la mauvaise conduite du chevalier de Brienne, fils de M. de Loménie, qui était sur un des bâtiments de la flotte. Ce que proposait cet Ariste et que M. l'Amiral regardait comme une « farce » eut lieu cependant. M. le marquis de Ternes, Lieutenant général des galères, eut des lettres patentes lui donnant le commandement des vaisseaux et des galères à la place de M. de Nuchèzes, « en cas d'absence, de maladie ou autre empêchement. » (Lettre du Roi, datée de Saint-Germain en

Laye, le 16 juillet.) L'attache du duc de Vendôme, en sa qualité de Grand Maître de la navigation, est du 19 juillet 1662. — Arch. de la maison de Nuchèzes.)

M. de Vendôme écrivait, le 1er août, à M. le Vice-Amiral :

« La mésintelligence qu'il y a eue entre le sieur Du Quesne et La Houssaye, son lieutenant, dans le dernier voyage... me donnant lieu d'en appréhender la continuation, s'ils demeuroient davantage ensemble et que cela n'apportât enfin quelque préjudice au service du Roi, j'ai estimé qu'il étoit tout à fait nécessaire d'y pourvoir en les séparant... »

On suspendit La Houssaye. Il ne fut point embarqué, et l'on remit à la fin de la campagne à examiner les motifs des plaintes du capitaine et du lieutenant « et faire raison à qui il appartiendroit ». (Arch. de la maison de Nuchèzes.)

Les équipages se plaignaient d'être mal payés par leurs capitaines; M. de La Guette y apporta « tout le remède possible », et rendant compte de cela à M. Colbert, lui dit (1er août) : « Il ne faut plus penser qu'à bien régler les payements pour l'année prochaine, afin de *rétablir en même temps la bonne foi qui est un peu foible dans la marine.* » L'intendant ajoutait : « Si vous aviez agréable de m'envoyer » deux médailles de cent livres pièce, pour donner à maître Chabert » et à son fils, cela les exciteroit beaucoup à faire diligence » (pour la construction des galères) « et *adouciroit un peu leur férocité.* »

M. Matharel, secrétaire de la marine, écrivant à M. de Nuchèzes sur M. de Ternes et sur l'ordre du Roi relatif au commandement qui était attribué à celui-ci, en cas d'empêchement de M. le Vice-Amiral, disait : « Je ne sais comment M. Du Quesne s'accordera à cet ordre, car *vous savez que l'autorité des Lieutenants généraux ne lui est pas connue, et qu'il s'en tient toujours à l'ancienneté.* » Et l'on ne faisait pas un règlement définitif! Et l'on souffrait les prétentions et les caprices qui faisaient naître des difficultés si faciles à éviter! Oh! Louis XIV n'était pas si absolu qu'on l'a dit, qu'on affecte de le dire à notre époque; il n'était guère obéi; et s'il est vrai qu'un jour d'impatience il ait prononcé ce mot : « J'ai failli attendre », il est aussi trop vrai qu'il attendit souvent qu'on se rendît à ses désirs les plus raisonnables. Et pour preuve n'avons-nous pas un règlement du 14 juillet 1675 dont le préambule commence ainsi :

« Le Roy voyant *depuis assez longtemps* que les officiers généraux, les capitaines et autres officiers de la Marine se *dispensent facilement de l'exécution ponctuelle de ses ordres*, *ce que Sa Majesté* A BIEN VOULU DISSIMULER

JUSQU'A PRÉSENT !... Elle a résolu de leur faire connoître ses volontés par le présent règlement. »

Voilà le despote! Au lieu de punir la désobéissance, il a « dissimulé » le mécontentement qu'il en éprouvait, et, pour rappeler au devoir, il fait un règlement qui ne sera pas plus obéi que les précédents, il n'en doute point! Il n'a pas « failli attendre », il a attendu, cette fois, et longtemps attendu!

M. le Vice-Amiral, de la rade de Toulon, et de son vaisseau la *Royale,* accusait réception des ordres que la Cour lui avait envoyés pour le départ de son escadre (6 août[1]). Il attendait le vent favorable, et affirmait que les six navires sous ses ordres étaient armés de très-bons équipages. (Lettres à Colbert, Bibl. nat., Ms.) Le 8 août, à quatre heures du soir, on mit à la voile; mais le chevalier de Clerville n'était pas sans inquiétude sur le succès de la campagne, « par ce que », écrivait-il le 8, de Marseille, « cette maudite » division qui nous a fait tant de mal règne encore entre six, comme » elle faisoit entre vingt, et que les rancunes qui estoient ci-devant » entre le Vice-Amiral et le Chef d'escadre qui est resté » (Du Quesne) « ne sont point assoupies. » A la fin de sa lettre, l'ingénieur qu'on avait envoyé « pour conférer avec les commandants des escadres » demande à aller à la Cour avec M. de La Guette pour entretenir M. Colbert « de choses *qu'il ne pourroit sans quelque risque* » *confier au papier.* » (Lettres à Colbert, Bibl. nat., Ms.)

Le 9 août, à cinq heures du matin, l'escadre eut connaissance d'une flotte marchande hollandaise, escortée par deux vaisseaux; on échangea les saluts de politesse et chacun continua sa route.

Le commandeur de Nuchèzes, le 9 août 1662, étant dans le golfe du Lion, écrivait pour donner sur ses vaisseaux quelques-uns de ces renseignements qu'estimait M. Colbert, parce qu'ils lui donnaient à connaître les qualités des navires et lui permettaient de préjuger l'office que chacun d'eux était capable de rendre pendant la campagne actuelle et dans l'avenir :

« L'*Écureuil* est le plus avantageux; la *Françoise* (Française), le *Saint-*

[1] M. d'Alméras était revenu de Paris, et, avec les ordres écrits du Roi, avait apporté des conseils verbaux envoyés par M. Colbert aux officiers de l'escadre. Voici ce que nous trouvons sur les frais de son voyage : « Au sieur d'Alméras, Chef d'escadre » de l'armée navale du Roi, la somme de douze cens liures que Sa Majesté luy a » ordonnée pour aller de la ville de Paris en celle de Toulon en Provence, en poste, » pour affaires concernant le service de Sa Majesté. » (Bibl. nat., Ms. Colbert, *Trésor Royal,* vol. 1er, folio 319.) Douze cents livres, c'est énorme!

Louis et la frégate *Royale* me semblent presque de même avantage. La *Lune* et le *Tigre* sont les moins avantageux. »

M. Colbert, qui aimait les détails, dut être médiocrement satisfait de cette manière d'apprécier les bâtiments. « Avantageux » ne lui disait pas grand'chose, mais il lui fut facile de se faire expliquer ce terme vague par quelque officier présent à Paris. Le meilleur marcheur de l'escadre et celui qui portait le mieux la voile était l'*Écureuil*, les moins bons sous ces deux rapports étaient la *Lune* et le *Tigre;* les trois autres vaisseaux avaient une marche bonne, mais un peu inférieure à celle de l'*Écureuil*. Le 17 août, M. d'Elbès, commis de M. de La Guette, écrivait de Carthagène : « Le vaisseau le *Saint-* » *Louis* s'étoit trouvé au milieu de trois frégates turques, mais l'o- » rage et la nuit les sépara (*sic*). » A ce sujet, le 19 août, M. de Nuchèzes mandait à M. Colbert (de Carthagène) :

« Vous pourrez voir par le journal (du bord) que nous avons trouvé trois turcs auxquels M. Du Quesne donna la chasse; assurément *s'il eût fait le marchand,* ils se seroient engagés parmi nous, et le lendemain nous en aurions peut-être pris quelqu'un. Mais le désir de profiter de l'occasion l'obligea à donner chasse, quoique un peu tard. »

Il y a là un blâme bien qu'adouci par les termes. Il faut dire comment un vaisseau de guerre pouvait « faire le marchand » ou être pris pour un marchand par ceux qui le rencontraient. Tous les navires du commerce étaient armés de canons, et, au premier aspect, on pouvait les prendre pour navires de guerre. Quand un vaisseau de guerre voulait se masquer et se déguiser en marchand, il amenait son pavillon et ses flammes, fermait un certain nombre de sabords, et, dans sa manœuvre, affectait un air de timidité fait pour tromper l'ennemi. Il se gardait surtout de forcer de voiles. Si Du Quesne s'était replié sur l'escadre en affectant cet air craintif, il eût réussi, selon M. de Nuchèzes à attirer les Turcs au milieu de l'escadre. La Fontaine parle quelque part d'un « trafiquant sur mer », dont

Un vaisseau mal pourvu des armes nécessaires
Fut enlevé par les corsaires.

M. le Vice-Amiral aurait voulu que le *Saint-Louis*, restant devant l'ennemi, parût « mal pourvu des armes nécessaires » et prît chasse avant de la donner. Mais une telle feinte n'était point dans le caractère de Du Quesne, qui allait toujours en avant, au risque de manquer la proie qu'il convoitait.

Les galères de M. de Ternes, qui avaient été séparées de l'escadre des vaisseaux ronds, arrivèrent, le 19 août, à Carthagène. (Lettres de M. de Nuchèzes, 19 août.)

Pendant que l'escadre cherche l'ennemi, arrêtons-nous un moment pour écouter ce que M. de La Guette dit à M. Colbert (29 septembre 1662). Cela nous semble assez curieux, celui qui écrit étant homme d'expérience et sachant bien les choses dont il parle :

«... Vous m'avez donné, monsieur, grande émulation contre les Anglois; mais je ne peux croire qu'ils puissent *mettre cent cinquante-trois vaisseaux, tout le cours d'une année, pour trois millions cinq cent mille livres,* car je sais que pendant que M. de Bordeaux et M. de Brézé ont commandé l'armée navale de France, qui n'*excédoit pas soixante vaisseaux, la dépense montoit à trois millions.* Il faut donc qu'il y ait quelque notable différence entre la marine de France et celle d'Angleterre. D'ailleurs, je ne vois pas que, depuis deux années, ils aient fait grand'chose. Ils ont dans ces mois pris deux ou trois petits vaisseaux chargés de bled *et ont fait une paix assez honteuse avec les Barbaresques.* Si vous aviez tenu autant de vaisseaux dans ces mers qu'eux et aussi longtemps, vous auriez fait plus de prises qu'ils n'en ont fait. Et, pour la paix, les premiers qui l'ont demandée l'ont obtenue. »

Ceci est plein de raison et part d'un esprit aussi sage qu'indépendant. M. Colbert put être fâché à la première lecture de la lettre qui lui apportait de telles observations; mais à la seconde il dut reconnaître qu'il y avait là matière à des réflexions sérieuses. On armait lentement en France; tout était dans les ports, entre les mains d'agents peu habiles ou peu honnêtes. Les escadres, les armées se succédaient, mais faibles, ayant des vivres pour peu de mois, obligées par conséquent de revenir au port afin de se ravitailler et perdant un temps précieux. Et puis, les commandements n'étaient pas toujours bien donnés. « Enfin, comme le disait l'intendant général de Toulon en terminant son discours, il y a bien des choses à réformer dans notre marine. »

M. Colbert apprit du chevalier de Clerville (Marseille, 7 octobre) que l'escadre des galères était réduite au nombre de quatre, M. de Montaulieu ayant perdu, dans un coup de vent furieux, sa galère le *Mercœur,* sur la côte du golfe d'Almeria, et le chevalier Forbin d'Oppède ayant eu le même malheur à Carthagène, la *Croix de Malte* avait fait une voie d'eau par un temps forcé. Les quatre galères saines et sauves étaient au cap de Quiers et on les attendait à Marseille. Le chevalier d'Oppède, rendant compte de la perte de son navire (Car-

thagène, 13 octobre 1662), envoyait les nouvelles que le patron d'une barque française lui avait données de l'escadre. Le vaisseau de M. de Nuchèzes était à Cadix se radoubant; il avait été fort maltraité par le vent et la mer, et près de couler bas. Le *Saint-Louis* et un autre vaisseau étaient à Gibraltar se raccommodant aussi, car ils n'avaient pas été moins maltraités que la *Royale* dans la tempête du 15 septembre, qui avait causé la ruine des deux galères. Une « note pour M. Colbert » qui est sous nos yeux fait allusion à cet événement et dit que M. de Nuchèzes ayant levé l'ancre pour courir sus à deux navires qu'il apercevait devant Gibraltar (10 septembre), avait failli donner pour la seconde fois sur les roches, au cap de Gibraltar, et que le 15, étant revenu s'abriter sous la ville pour fuir la bourrasque, et boucher une large voie d'eau qui s'était faite à l'avant de la *Royale,* on avait tenu conseil, et il avait été décidé que le vaisseau irait tout de suite à Cadix pour se refaire. « Mais comme » M. le Vice-Amiral dit qu'il le feroit échouer pour cet effet, M. Du » Quesne ne put s'empêcher de dire que c'était un vrai moyen de le » perdre. Il (M. de Nuchèzes) lui répliqua qu'*il ne le vouloit voir de* » *sa vie.* » La *Royale* se mit à la voile et gagna Cadix sous l'escorte de la *Lune* et de l'*Écureuil*. (Arch. de la Marine.) On voit qu'entre M. de Nuchèzes et Du Quesne les choses n'avaient pas changé. On en était à l'aigreur, malgré les promesses faites de part et d'autre. Il était temps que cette malheureuse campagne finît. Elle se termina sans aucun profit pour le trésor, n'ayant fait aucune prise; sans gloire pour le pavillon, mais non pas sans avaries et sans déplorables divisions entre les chefs de l'armée navale et de l'escadre réduite. Nous nous sommes longuement étendu sur tout ce que les documents authentiques ont pu nous apprendre touchant les événements et les généraux. Il nous a semblé qu'un résumé plus correct et, pour ainsi dire, une esquisse au trait ne pouvait remplacer l'image qui donne de la marine française, dans le Levant, pendant l'année 1662, une idée plus exacte que n'aurait pu le faire l'esquisse dont nous parlons. Du Quesne d'ailleurs est sur le premier plan avec MM. de Beaufort et de Nuchèzes, et il était bon de lui laisser son importance dans la lumière qui éclaire les devants du tableau.

XXVII.

Louis XIV et M. Colbert, préparant à la fin de l'année 1661 le

budget des dépenses pour 1662, avaient accordé, pour la marine à voiles, *deux millions,* et, pour les galères, *quatre cent mille livres.* La marine des vaisseaux ronds dépensa cette année 2,201,481 livres 16 sous 2 deniers; les galères coûtèrent 552,917 livres 19 sous[1] (Bibl. Nat., Ms. Carnet de Louis XIV, p. 3 et 34). Ces dépenses ne furent pas les seules qui eurent pour objet la marine. La France regrettait Dunkerque, ville importante, que les malheurs du commencement du règne avaient donnée aux Anglais; une guerre heureuse pouvait la redonner au Roi; mais qui peut s'assurer à l'avance qu'une guerre sera heureuse? Les négociations coûtent moins et arrivent souvent au but qu'auraient manqué les armes. Charles II, prince remonté sur le trône d'Angleterre, avait grand besoin d'argent. L'honorable ancien gouverneur de Dunkerque, qui avait dû se retirer devant les Anglais devenus maîtres du port et de la cité, M. d'Estrades, homme habile, dévoué, et pour qui la récupération de sa ville aimée était une pensée constante, M. d'Estrades était alors Ambassadeur de France auprès de Charles Stuart. Il connaissait l'état des finances de l'Angleterre et le vide de la cassette particulière de Charles II, roi prodigue qui, après la restauration, ne sut pas se faire un devoir de l'épargne. Il insinua tout bas à quelques favoris de Charles, que Louis XIV, si on le lui proposait, consentirait à racheter Dunkerque, la ville flamande, qui coûtait gros à l'Angleterre. Charles Stuart offrit le marché, pourvu qu'on lui donnât un bon prix; il n'eut donc pas de peine à entendre à la confidence de l'Ambassadeur. On entra en négociation ouverte. Charles demanda une douzaine de millions de livres; mais, comme tous les dépensiers à bout de ressources, il se rabattit successivement à la somme plus modeste d'environ cinq millions, c'est-à-dire de 4,674,000 livres que nous voyons inscrites, p. 35, au carnet de Louis XIV, sous la rubrique : « Achapt de la ville de Dunkerque et forts en dépendants. » Le pouvoir donné par le Roi d'Angleterre à M. Édouard Backewel, le 20 octobre 1662, pour « recevoir, toucher, compter et faire embarquer à Dunkerque » la somme convenue pour la cession de la ville, pouvoir écrit à Whitehall et signé : Will. Mordee, se trouve à la Bibliothèque Nationale parmi les lettres

[1] Nous avons le regret de ne pouvoir traduire en monnaie de notre temps les sommes exprimées, à cette époque du dix-septième siècle, en livres, sous et deniers. Les auteurs varient tellement à ce sujet que nous n'osons nous hasarder à dire ce que valait la *livre;* qu'elle valût plus que le *franc* actuel, cela n'est pas douteux; mais de combien le surpassait-elle?

que reçut M. Colbert en 1662; il y est avec plusieurs dépêches de M. d'Estrades. Il résulte de ces dépêches et de communications de deux agents du Ministre que M. Édouard Backewel se montra très-difficile sur les espèces d'or et d'argent qu'on lui donna. La recette fut très-longue à cause de ce triage méticuleux, et M. de La Boudre (nous ne le connaissons pas) écrivait, de Calais, le 15 novembre :

« Quoy que M. Bagevel n'aye encor trouué en tout ce qu'il a examiné que des escus faux, par la précaution que j'y apporte ou son peu de connoissance » (de la valeur des monnaies françaises) « il ne laisse pas de s'opiniâtrer toujours à compter à leur mode pièce à pièce et d'en couper dix de chaque sacq, si bien qu'on ne peut reconnoître par jour que trois cent mille livres, pour ne vouloir travailler que depuis huit heures du matin jusques à quatre heures du soir et point les dimanches. »

M. Édouard Backewel regrettait probablement Dunkerque et mettait beaucoup de mauvaise grâce à remplir la mission pénible qui lui avait été confiée. Il était bon Anglais; nous ne saurions le blâmer de sa répugnance.

L'escadre des six vaisseaux commandée par M. de Nuchèzes n'ayant pas obtenu les résultats qu'on attendait de sa présence à la mer, le Roi fut d'avis avec M. Colbert et M. César de Vendôme, que l'on formât, pour la campagne de 1663, deux escadres de *trois* vaisseaux chacune, « pour garder les mers du Levant avec plus de facilité ». M. de Nuchèzes fut en partie cause de cette résolution, au fond d'ailleurs fort raisonnable. Son opposition à M. de Beaufort et sa mauvaise humeur contre les officiers qui n'appartenaient pas à sa coterie, avaient indisposé l'Amiral : mais on était trop poli pour lui dire là-dessus ce que l'on pensait. M. de Vendôme, en lui signifiant les instructions de la Cour quant au prochain armement, lui écrivait d'Anet, le 27 octobre 1662 : « Sa Majesté n'a pas jugé à » propos de donner un emploi de cette qualité » (le commandement de trois vaisseaux seulement) « à une personne de la vôtre. » On lui ordonnait de désarmer ses vaisseaux aussitôt après leur retour à Toulon, en lui recommandant de faire passer les équipages des navires qu'il ramènerait « entre les mains des capitaines ou officiers des vaisseaux » choisis pour remplacer les bâtiments revenant de la mer avec lui. (Arch. de la maison de Nuchèzes.) Deux escadres de trois vaisseaux valaient mieux qu'une escadre de six navires; l'une pouvait agir d'un côté, pendant que d'un autre côté agirait l'autre; et puis trois vaisseaux pouvaient se tenir ralliés plus facile-

ment que six. On ne nommait point au Vice-Amiral les chefs donnés aux deux divisions navales; il allait bientôt savoir leurs noms. Quand il mouilla sur la rade de Toulon, en même temps que l'intendant lui remettait la dépêche de M. l'Amiral, il lui apprenait que le choix du Roi était tombé sur Du Quesne et sur le chevalier Paul, indépendants l'un de l'autre.

On eut la pensée de donner à Du Quesne l'*Hercule;* mais, objecta M. de La Guette, je crains que si M. Du Quesne le monte, » *il ne » nous engage à des dépenses au delà de celles qui y seront absolument » nécessaires.* Il vaudrait mieux, ce semble, lui laisser le *Saint-» Louis* et radouber l'*Hercule*, un peu à loisir. » A cette lettre de la main d'un secrétaire écrivant sous sa dictée, M. de La Guette ajouta de sa main : « *Ce M. Du Quesne* EST VN JANSÉNISTE *dans la marine à force d'être habile.* » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, 24 octobre 1662.) Ceci est plaisant.

Ordre avait été envoyé à M. de Nuchèzes de passer à Carthagène pour y recueillir l'équipage de la *Croix de Malte,* galère de M. d'Oppède; M. de La Guette pensa qu'il valait mieux faire faire le voyage à Du Quesne, qui, devant retourner ensuite à la mer, pourrait prendre des hommes de M. d'Oppède pour former son nouvel équipage. L'intendant de Toulon proposant à M. Colbert son projet (7 novembre 1662) lui disait : « *Mais comme cet homme-là est* ÉPINEUX ET » DIFFICILE A PERSUADER, il faut un ordre bien précis pour l'engager » à partir, trois jours après qu'il sera de retour, car notez, monsieur, » qu'il a du rechange » (des agrès) « le double des autres, *et se plaint toujours.* » Du Quesne n'eut pas plus que M. de Nuchèzes besoin d'aller à Carthagène; M. de Ternes avait pris sur ses quatre galères les équipages des deux galères perdues.

Le 23 novembre 1662, M. de La Guette écrivait :

« Je crois que M. Du Quesne fera un voyage à Paris, à dessein d'informer la Cour de plusieurs choses qu'il a remarquées, qui empêchent que nous ne prenions des vaisseaux turcs. Il est *homme fort capable, mais beaucoup amoureux de ses opinions;* ainsi il sera bon de bien examiner ce qu'il proposera. Ce que je trouve de meilleur en lui, c'est qu'il est fort affectionné au service du Roi, *mais un peu difficile à régler.* Il a fort grand désir de remonter le *Saint-Louis*... »

M. de La Guette y voyait cette difficulté que ce vaisseau avait des réparations à subir pour plus d'argent que ne portait l'état envoyé à la Cour, au mois d'août. Il était d'ailleurs beaucoup plus

grand qu'aucun de ceux qu'on allait armer, et partant coûterait beaucoup plus cher qu'aucun des autres. Au lieu du *Saint-Louis*, M. de La Guette voulait donner à Du Quesne le *Soleil*. Là s'élevait une question relative aux vivres de l'équipâge, question que le Chef d'escadre voulait régler à son avantage.

« *Il est tellement intéressé que cela est inexprimable.* » (Le marchand normand perçait toujours). « D'ailleurs le dit sieur est accoutumé à vouloir toujours faire *des dépenses singulières et à sa mode;* et, l'été dernier, il pensa nous faire désespérer à force de demandes insupportables... *Il est arrogant, opiniâtre, et d'ailleurs n'a pas grand mérite, si ce n'est d'être matelot.* » (Oh! M. de La Guette est bien irrité, et peut-être se laisse-t-il emporter un peu loin! Et ce n'est pas tout.) « Je ne suis pas le seul sur lequel il a voulu faire des entreprises, puisque l'on sait à quoi il réduisit M. de Terron, lorsque l'on armoit en Seudre. Enfin, Monsieur, si on tolère cet homme-là dans sa manière d'agir, je vous jure sans passion qu'il en résultera des méchants effets; qu'il en coûtera au Roi le quart plus pour l'armement que l'on va faire, joint que *je serai un homme baffoué et sans crédit*... Si je ne suis appuyé, il est impossible que je ne puisse bien servir. » (25 novembre 1662. Lettres à Colbert.)

La position de l'Intendant était difficile, il faut le reconnaître. Tous les intérêts privés se dressaient contre lui, et avec un personnage considérable — car Du Quesne l'était réellement — il devait avoir à souffrir beaucoup d'exigences sans cesse renaissantes. On ne voulait ou on ne pouvait pas se passer de Du Quesne, et tous les avis que lui donnait M. Colbert de se rendre plus facile ne servaient de rien. Il avait sur toutes choses un entêtement dont on était forcé d'endurer les conséquences; car, avec lui, il n'y avait guère à marchander.

Le 28 novembre, M. de La Guette reprenait le sujet traité dans sa lettre du 25 :

« J'avois cru que M. Du Quesne vous rendroit ma trop grande dépêche du 25e du courant, *mais sa manière d'agir* ne m'a pas permis de lui donner cette peine là, et je me trouve contraint pour ne pas supprimer tout ce qu'elle contient de vous l'envoyer par la poste, avec l'appostille que j'y ai faite, qui vous informera du procédé du sieur Du Quesne, lequel, en partant, a laissé ordre à son lieutenant de continuer à refuser la subsistance, ainsi que vous le pouvez voir par le procès-verbal du commissaire que j'ai envoyé à son vaisseau, où il ne s'est trouvé *que* 205 *hommes*, et ledit sieur Du Quesne *nous prônoit qu'il en entretenoit* 50 *au delà des* 300 *qu'il doit avoir d'équipage* sur le *Soleil*. » (Ceci est assez grave, convenons-en.)

Du Quesne partit de Toulon, du 25 au 29 novembre. Il revint de Paris avant la fin de janvier 1663. Laissons-le s'excuser auprès de M. Colbert, plaider contre M. de La Guette et M. de Nuchèzes, proposer ses plans pour les campagnes à faire dans la Méditerranée, et voyons ce que fait le commandeur Paul en préparant les vaisseaux qu'il doit conduire à la recherche des Barbaresques. Disons d'abord que M. de Nuchèzes reçut l'ordre de se rendre à la Rochelle avec son vaisseau. M. de Vendôme le pressait de prendre la mer, pour ne pas perdre de temps. (30 novembre 1662. Arch. de la maison de Nuchèzes.) Arrêtons-nous aussi un moment à une réclamation de M. d'Estrades. Louis XIV était entré le 2 décembre à Dunkerque; il y avait été reçu par M. d'Estrades qu'il en avait nommé gouverneur après le traité du 27 octobre. Dans la pensée du Roi, ce gouvernement ne devait être que provisoire, et M. d'Estrades fut désigné tout de suite après la venue de Sa Majesté pour l'Ambassade de Hollande, décision qui contrariait fort le gouverneur [1]. Il écrivit le 8 décembre 1662, de Dunkerque :

« Monsieur, le Roi m'ayant fait l'honneur de me dire que vous l'aviez assuré que j'avois touché deux années de mes appointements, j'ai voulu vous envoyer le mémoire que j'ai présenté à Sa Majesté sur ce que j'ai touché. — Je vous supplie de vous souvenir que le Roi m'a promis *douze mille escus* par an pour Hollande, qui sont les appointements des Ambassadeurs extraordinaires, et que je n'ai touché que trois mois, du 1er avril 1662. J'éviterai autant qu'il me sera possible de vous importuner, mais il

[1] Il fut obligé de se rendre aux désirs du Roi. Voici une lettre qui nous apprend son arrivée à la Haye :

« Monsieur d'Estrades s'étant embarqué à Dunkerque le 22e de ce mois, nonobstant le mauvais temps, dans un vaisseau de guerre que l'Amirauté de Zélande lui avoit dépêché quelques jours auparavant par ordre des États généraux, arriva le samedi 23e à la Brille, d'où il se rendit le lendemain incognito jusques en cette Cour, où il demeure dans son palais, attendant que les fêtes soient passées et sa santé confirmée, pour faire son entrée et prendre sa première audience. Il ne laisse pas de recevoir les visites particulières, tant des plus considérables du pays que des principaux Ministres de la République, qui ont toujours eu pour lui beaucoup d'estime et de confiance, à cause de l'avantageuse suite de grandes affaires qu'il a traitées et conduites avec beaucoup de savoir, pendant que de communs intérêts engageoient les deux États dans la poursuite nécessitée d'une guerre qui a donné la paix à la chrétienté.... La rédemption de Dunkerque, qu'il a ménagée par sa bonne conduite et par sa prudence, lui a donné aussi une grande réputation dans toute cette République, à cause de la sûreté qu'on en conçoit pour la navigation et le commerce des provinces.

» De la Haye, le 28e décembre 1662. JANOT. »

(Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert. — Ce M. Janot était un négociant français établi en Hollande, dont M. Colbert s'était fait un correspondant.)

est impossible de pouvoir fournir à tant de dépenses extraordinaires. M. Héreins vous peut témoigner *ce qu'il sait que j'ai donné en Angleterre pour faire réussir le traité de Dunkerque*. Je ne vous en ai jamais parlé, et présentement qu'on me presse de partir en Hollande, j'ai donné charge à mes gens de me trouver de l'argent. Ils m'ont mandé qu'*ils ont offert quinze pour cent, sans en avoir pu trouver*... Si Sa Majesté me vouloit dispenser de cette Ambassade et me laisser la servir dans mon gouvernement, je tâcherois de me régler à ce que j'ai pour vivre, et attendre les payements quand il plairoit à Sa Majesté, mais aux grandes dépenses qu'il faut faire, je ne puis prendre nulle mesure, si je ne suis assisté. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, vol. de décembre 1662.)

Cette question d'argent revient à chaque instant. On ne peut suffire à tout, et les hommes qui servent le pays, même les armes à la main, sont contraints de demander comme une grâce ce qui leur est dû! M. d'Estrades, qui a fait réussir l'affaire importante du recouvrement de Dunkerque, est obligé de « supplier » M. Colbert de l'assister alors qu'on l'envoie en Hollande! Et des biographes s'étonnent que la pension du grand Corneille n'ait pas été payée régulièrement et que le poëte ait dû attendre qu'on eût de quoi secourir son honorable indigence! On était encore loin du temps où un ordre véritable sera introduit dans les finances et où il ne faudra plus qu'un serviteur de l'État mette en campagne de puissants protecteurs, pour obtenir le payement de ses gages.

Pendant que Du Quesne est à Paris, M. Colbert, après l'avoir écouté, écrit à M. de La Guette :

« Monsieur Matharel vous envoie un règlement... qu'il importe de faire observer exactement, et particulièrement que vous exécutiez avec vigueur et sans aucune circonspection l'ordre qui vous est donné *de destituer les capitaines* qui ne voudront pas se soumettre au dit règlement... Il faut, sans difficulté, entretenir les matelots ponantois jusqu'à ce que les *six* vaisseaux que M. le chevalier Paul doit commander aillent à la mer... L'on travaille à redépêcher » (à expédier de Paris) « M. Du Quesne, et aussitôt qu'il sera arrivé à Toulon, il faudra faire toutes les diligences possibles pour faire partir ses *six* vaisseaux... Quant à la prétention du dit sieur Du Quesne, vous ne devez en aucune façon vous y arrêter, n'étant ni raisonnable ni de qualité à être admise, dans la résolution que le Roi a prise ainsi que je viens de vous le dire, de faire la loi à ces messieurs les officiers et de n'avoir point de condescendance pour leurs fantaisies et pour leurs inclinations. (8 décembre 1662. Arch. de la Marine.)

On voit dans cette lettre un *lapsus calami* deux fois répété. Le nombre de vaisseaux est porté à six quand il ne devait être, en ef-

fet, que de trois. Quant à la prétention de Du Quesne, c'était de ne pas se voir sous le commandeur Paul.

Voyons maintenant ce Lieutenant général en l'armée navale. Il réunit chez lui, après le départ de Du Quesne, bien entendu, celui-ci ne reconnaissant pas les Lieutenants généraux pour ses supérieurs, comme l'a fort bien marqué M. de La Guette. Il réunit chez lui et... mais laissons-le parler :

« J'ai déjà dit par avance à tous messieurs les capitaines qui sont ici que Sa Majesté m'avoit fait l'honneur de m'ordonner de leur dire de sa part que lorsqu'ils rencontreront des navires turcs qu'ils eussent de (*sic*) les aborder hardiment et de les vaincre ou de mourir, et que s'ils manquoient de faire leur devoir pour la gloire des armes du Roi, que Sa Majesté *leur feroit couper le col*. J'ai ajouté à cela que si, par hasard, il se trouvoit quelqu'un des navires du Roi seul et qu'il fût attaqué de cinq ou six navires turcs ne pouvant éviter à force de voiles ou autrement leur abordage, de se défendre jusqu'à l'extrémité, et lorsqu'il se verroit perdu sans ressource, qu'il ne faut point demander quartier, *mais qu'il faut mettre le feu aux poudres* pour brûler le navire du Roi avec tous les navires turcs qui seront accrochés avec lui. Je vous supplie, Monseigneur, de me mander si Sa Majesté agréera que j'aye donné tels ordres, car ne les trouvant pas à propos, je les changerois lorsque je ferai faire les revues sur notre départ... A Toulon, le 12e décembre 1662, (Signé) : Le chevalier PAUL. »

Ceci n'était pas d'un homme qu'on représentait, peu de temps auparavant, comme usé, affaibli et ayant perdu toute énergie. Si cette lettre avait été écrite par Jean Bart, on l'admirerait, on la citerait; mais le chevalier Paul a été peu connu des biographes et le monde ne le connaît pas. C'était un vaillant homme et un habile officier.

Pendant qu'il armait, donnant ces instructions viriles à ses camarades et à ses inférieurs, M. d'Alméras préparait son départ de Toulon. Il finissait l'armement d'une escadre de trois vaisseaux destinée non point à donner la chasse aux pirates de la Méditerranée, mais à passer dans l'Océan et à se rendre au Canada. Cependant cet armement, poussé avec activité par M. d'Alméras et MM. de La Roche et de Treslebois qui devaient faire la campagne avec lui, languissait, pourquoi? Toujours pour la même cause. L'argent se faisait attendre. A la date du 19 décembre 1662, le Chef d'escadre écrivait à M. Colbert qu'il n'avait encore reçu du commis de M. Pellissari que cinquante mille écus pour ses trois vaisseaux et qu'il s'en

fallait environ de vingt-cinq mille écus qu'il eût la somme nécessaire pour faire face aux dernières dépenses. « Nous avons cherché » partout, dit M. d'Alméras, mes camarades et moy, à *obliger tous* » *trois ensemble notre bien et nos personnes pour emprunter* une partie » de l'argent qui nous a manqué, à quelque intérêt qu'on eût voulu » pour avancer nos armements, par cette diligence; nous achetons » mesme beaucoup de choses qui ne sont pas dans les magasins du » Roy pour nous mettre en état de faire une bonne action, si nous » sommes assez heureux pour en trouver l'occasion. Chacun de nous » trois a acheté douze pierriers et bien d'autres choses, et je vous » puis assurer que l'intention est bonne. » Ce qui arrivait à M. d'Alméras arriva à presque tous les officiers chargés d'armements pressés. Ils empruntaient sur leurs biens, non sur leurs traitements dont les payements étaient trop incertains, et toujours trop tardifs. Quel officier ferait aujourd'hui des avances à l'État et engagerait sa fortune et celle de sa famille pour hâter l'armement de son navire?

XXVIII.

Le projet de dépenses pour la marine, pendant l'année 1663, fut arrêté entre Louis XIV et M. Colbert, à la fin de l'année 1662, et fixé ainsi : 2,000,000 livres applicables à la marine à voiles, 600,000 livres à la marine à rames, galères, galiotes, etc. Disons tout de suite que la marine des vaisseaux ronds ne coûta que 1,980,137 livres, mais que l'autre coûta 2,006,148. Les prévisions furent donc dépassées de 1,386,285. On ajouta à cette somme celle de 26,011 livres, qu'on redevait à l'année précédente, et la dépense totale fut de quatre millions douze mille deux cent quatre-vingt-seize livres. (Bibl. Nationale, Ms., Carnets de Louis XIV, p. 9, 38.)

L'année 1663 commença pour Abraham Du Quesne comme avait fini l'autre. M. de La Guette, tout en protestant de son désir de bien vivre avec le Chef d'escadre « pointilleux et intéressé », se plaignait cependant de lui, et en des termes qu'il faut citer, en faisant remarquer que l'Intendant, homme sévère, comme il avait besoin de l'être dans le poste difficile qu'il occupait, n'avait dû se décider que sur le vu de certaines choses qu'il ne lui était pas possible de passer sous

silence. Le 30 janvier 1663, M. de La Guette faisait à M. Colbert ses confidences :

« J'ay fort balancé dans mon esprit si je devois encore vous parler de M. Du Quesne ; mais, enfin, j'ai jugé qu'il étoit du service du Roy *que vous connoissiez bien tout le monde de la marine.* — N'ayant jamais pu obtenir de lui l'inventaire des agrès de son vaisseau, cela m'a donné quelque soupçon qu'il y avoit quelque raison d'intérêt particulier, et je ne me suis pas trompé ; car j'ai trouvé qu'il y avoit dans ledit vaisseau *cinquante-quatre pièces de cordage neuf*, qu'il a pris à Brest, qui est assez de cordage pour donner le rechange à quatre ou cinq vaisseaux ; ce qui m'a obligé de les faire remettre en magasin. Par là, on peut inférer qu'il n'a pas mieux usé du reste. — D'ailleurs, il s'est trouvé que depuis son départ de Bretagne, il a toujours eu dans son vaisseau *trente-neuf ballots de marchandises de toutes sortes ; jugez de là, monsieur,* SI CE GRAND DOCTEUR *a eu bien envie d'attaquer les Turcs,* puisqu'il avoit mis dans son navire tant de marchandises. *Aussi s'en est-il parlé ici assez désavantageusement...* Je vous supplie très-humblement, monsieur, de trouver bon que je vous jure que *je ne lui veux autre mal ;* mais je ne peux souffrir qu'un homme *qui a moins de mérite que les autres se veuille distinguer avec tant de fierté.* Je vivrai si bien avec lui qu'il n'aura pas lieu de dire comme il l'a dit sans fondement, qu'il étoit brouillé avec moi. »

Le 23 janvier, l'Intendant général avait écrit :

« Il y a quelque rumeur parmi l'équipage de M. Du Quesne, mais *la confiance* que les matelots et les soldats ont eue en la parole que je leur ai donnée que je les ferai payer de ce qui leur est dû par leur capitaine, et *la menace* d'en faire pendre quelqu'un s'ils faisoient les séditieux a calmé leur vacarme. »

Cette « confiance » et cette « menace » rapprochées et la dernière servant de complément à l'autre, nous rappellent un philanthrope que nous avons connu. Il recevait chez lui des repris de justice qui spéculaient sur son obligeance et, avec des dehors d'honnêtes gens, mettaient sa bourse à contribution. Un de ses amis lui dit un jour : « Vous risquez beaucoup dans vos entretiens avec des malfaiteurs, » mal corrigés sans doute. — Moi, non, mon cher, ces gens-là ne » sont pas si mauvais que vous le croyez ; je leur recommande le » travail, je les encourage au bien... et puis, j'ai toujours une paire » de pistolets chargés dans le tiroir de mon bureau. »

Le 6 février, M. de La Guette disait :

« Je commencerois à cinquante-quatre ans à aimer la discorde, si je ne vivois bien avec tous ces messieurs de la Marine, et *même avec M. Du*

Quesne, qui est un vieux officier expérimenté; mais il me semble qu'il est raisonnable qu'il ne se distingue pas si fort des autres, qu'il soit soumis aux ordres établis, et très-volontiers je prendrai ses avis. »

L'affaire des cinquante-quatre pièces de cordage nous montre Du Quesne tirant toujours tout à lui et demandant aux ports beaucoup plus que les autres officiers. Il voulait avoir dans sa cale de quoi se regréer tout de suite, autant pour paraître le plus expéditif de tous les capitaines, que pour pouvoir reprendre promptement la mer. Quant aux trente-neuf ballots de marchandises qu'il avait apportés dans les flancs du *Saint-Louis*, de Brest à Toulon, nous reconnaissons là le Dieppois qui avait commencé par le négoce et n'avait jamais oublié les habitudes du commerçant. Peut-être M. de La Guette allait-il bien loin, quand il supposait que ces ballots auraient empêché « ce grand docteur » d'attaquer les Turcs. On peut croire que si l'occasion s'était présentée, le capitaine aurait imposé silence au marchand ; qu'il aurait attaqué les Turcs et si bien fait qu'il les aurait capturés. Il n'était pas insensible aux parts de prises, et s'il n'eût pas été dès sa tendre jeunesse au service du Roi, il eût fait un admirable corsaire. Il n'aimait pas à obéir, c'est vrai. Il faisait la règle pour lui et voulait qu'on lui permît d'ignorer celle à laquelle tout le monde se soumettait. Il était résistant, intéressé, difficile, ergoteur ; mais il était homme excellent dans son métier, il l'avait prouvé déjà bien des fois et devait le prouver encore. Attendons-le, et sans les lui passer tout à fait, excusons les défauts qu'on lui reproche avec justice, mais quelquefois avec un peu de rigueur. Au reste, M. de La Guette travailla honnêtement à se mettre bien avec lui ; et le 13 février, il dit au ministre :

« J'ay fort entretenu M. Du Quesne ; j'avoue qu'il a le don de persuader ce qu'il pense lui être utile et avantageux ; mais je crains que toutes ses propositions ne nous engagent dans beaucoup de dépenses qui deviendront inutiles. Le temps vous en éclairera mieux que tout ce que j'en saurois dire ; *et cependant je vis si bien avec lui que les autres en ont jalousie.* »

Le même jour, pour témoigner à Du Quesne le cas qu'il faisait de ses connaissances, l'Intendant général lui renvoyait un capucin qui proposait la construction d'un « vaisseau ou galéace pontée », projet qui n'eut pas de suite et dont Du Quesne et M. Gabaret eurent bientôt démontré l'inanité. (Lettres à Colbert, 13 février 1663.)

Du Quesne sentait qu'il lui importait de se justifier des accusa-

tions portées contre lui et dont quelqu'un de la Cour lui avait donné connaissance, il écrivit à M. Colbert, et, après être entré en explication sur les faits qu'on lui avait reprochés, dit au ministre :

« Ce petit éclaircissement, monsieur, est, comme vous voyez, sur une vieille pièce et qui ne m'a point empêché, ni ne m'empêche pas de bien correspondre avec M. de La Guette, ce seulement pour vous protester que je ne saurois vivre tant qu'il me paroîtra que vous puissiez avoir la moindre pensée que je veux manquer à ce que je dois. (Dernier feuillet d'une lettre dont le premier n'a pas été conservé. Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

M. d'Alméras, avec ses trois vaisseaux le *Triomphe*, le *Beaufort* et l'*Infante*, partit de Toulon le 20 janvier 1668. (Lettre de M. de La Guette, 23 janvier.) Il resta dans la Méditerranée pendant trois mois et demi, allant et venant, battant la mer sans rencontrer d'ennemi. Un ordre l'envoya à Cagliari, où il arriva le 26 avril. Il y était encore le 7 mai, prêt à mettre sous voile pour passer le détroit. Un nouvel ordre le fit passer dans l'Océan. (Lettres de M. d'Alméras, 7 mai; de M. Trubert, 1er juin. Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.) De Belle-Isle où il était, le 30 juin 1668, il alla à la Rochelle, où, à la fin du mois d'août, il reçut l'ordre de se rendre à Cadix pour escorter les marchands qui venaient dans ce port, afin d'acheter les produits que rapporterait la flotte des Indes et les ramener en France.

Les six vaisseaux mis sous les ordres du commandeur Paul, un peu malgré Du Quesne, formaient une escadre composée de deux escadres distinctes. Trois vaisseaux étaient particulièrement sous les ordres de M. Paul, et les trois autres sous ceux de Du Quesne ; les premiers étaient l'*Hercule*, où M. Paul avait son pavillon ; le *Mercœur*, commandé par M. Mathurin Gabaret, et le *Jules*, commandé par M. Pierre Certaines de Fricambault, Chef d'escadre, comme M. Mathurin Gabaret. Les trois autres étaient le *Soleil*, commandé par Abraham Du Quesne, Chef d'escadre ; le *Saint-Sébastien*, commandé par M. des Ardents, aussi Chef d'escadre, et la *Victoire*, le plus petit de tous, sous la conduite du capitaine de vaisseau M. de Buous. Il y avait donc dans cet armement cinq officiers généraux (un Lieutenant général et quatre Chefs d'escadre), commandant personnellement chacun son navire, et n'ayant pour seconds que des lieutenants de vaisseau. Dès le 23 janvier 1668, les six vaisseaux étaient presque prêts à mettre à la voile ; mais on attendait les fonds, et M. de La Guette disait qu'après que les capi-

taines auraient reçu du port leurs bâtiments, et du commis de M. Pellissari l'argent pour payer les équipages et les vivres, il leur faudrait encore quinze jours avant de pouvoir lever l'ancre. Il y avait une foule de choses qu'ils ne faisaient jamais qu'au dernier moment. On ne savait pas encore ce que c'est que de faire vite. Les capitaines les plus actifs ne se hâtaient qu'avec une lenteur qui désolait M. Colbert et causait à Louis XIV de vives impatiences, dont les marques se font voir dans toute la correspondance du Ministre avec les Intendants et les officiers militaires.

En attendant que tout fût disposé pour le départ, le chevalier Paul préparait, puis publiait ses ordres pour la campagne. Son ordre du jour, fait en rade de Toulon sur l'*Hercule,* le 28 février, prévoyant le cas d'une rencontre de dix ou douze « vaisseaux corsaires turcs », disait : « Les capitaines de l'escadre iront trestous » les attaquer vertement, sans rien balancer et faisant feu de toutes » parts. » Le chevalier Paul irait aborder « l'Amiral des Turcs, » MM. Gabaret et de Fricambault chacun le leur, pendant que les » trois autres navires du Roy, commandés par MM. Du Quesne, » Des Ardents et le chevalier de Buous, se tiendraient sur les ailes, » faisant toujours feu de partout, sans s'accrocher » (aux vaisseaux ennemis), « mais bien pour soutenir les trois qui auraient » abordé ».

M. Paul mit enfin sous voile le 3 mars, faisant route pour Cagliari, où il devait laisser une flûte chargée de vivres pour deux mois, bâtiment qui suivait la petite flotte et devait l'approvisionner pendant la campagne. Cagliari était d'ailleurs le rendez-vous principal assigné par M. Paul à ses capitaines en cas de disjonction fortuite. Dans la nuit du 3 au 4 mars, le *Soleil* rompit son grand mât, et Du Quesne fut contraint de retourner à Toulon pour réparer son avarie. Il alla ensuite rejoindre à Cagliari l'escadre, qui se carénait après une assez courte navigation, laquelle n'avait eu pour résultat que la destruction d'un navire pris par les corsaires sur un capitaine hambourgeois. Ce bâtiment était dans la rade de Tunis, et les Turcs l'incendièrent, voyant qu'ils ne pouvaient le sauver, l'escadre venant l'aborder. (Arch. de la Marine, Relation de M. Paul, 3 mars-8 avril 1663; vol. Campagnes.) Le 7 avril, le chevalier Paul reprit la mer. Du Quesne, qui avait insisté à la Cour pour avoir le *Saint-Louis,* et qui avait été contraint d'accepter le *Soleil,* fit de nouvelles avaries, qu'il alla réparer au cap de Poule. Le 28 avril, l'escadre le

rencontra à la mer, où il naviguait avec prudence, ayant besoin de ménager sa mâture rétablie tant bien que mal. Dans une bourrasque, il avait cassé ses mâts de misaine et de beaupré, qu'il n'avait pu changer, mais qu'il avait raffermis seulement par des jumelles et des ligatures[1].

Au reste, le *Soleil* ne fut pas le seul navire qui eût souffert des violences de la tempête ; le *Mercœur* avait perdu son beaupré et son mât de misaine, et cela avait contraint l'escadre à relâcher en Sardaigne, afin de remédier au mal. Le 12 avril, M. Paul avait pris, sous les forts de la Goulette, un petit bâtiment olonnais et une barque, en partie armée en guerre, dont l'équipage avait gagné la terre à l'approche des vaisseaux français.

Le *Soleil* et la *Victoire* se rendirent à Cagliari le 30 avril. Le 4 mai, le *Jules,* la *Victoire* et le *Soleil* « partirent pour aller à la guerre pour huit ou dix jours seulement », pendant que l'*Hercule,* le *Saint-Sébastien* et le *Mercœur* nettoyaient leur carène et qu'on armait en brûlot le navire olonnais. Le 14 mai, Du Quesne reparut à Cagliari, au rendez-vous de l'escadre. Il n'avait rencontré à la mer que des Anglais. Il fit espalmer son vaisseau et la *Victoire* (16 mai). M. Paul mit dehors avec l'*Hercule,* le *Mercœur,* le *Jules* et le *Saint-Sébastien,* pour chercher l'ennemi, qui lui échappa cette fois encore. (Lettre de M. Trubert à M. Colbert, du cap de Poule, 1[er] juin 1663.) — Une commission fut adressée de la Cour, le 18 mai, au chevalier Paul, pour lui donner le commandement des galères jointes aux vaisseaux ; le 16 mai, M. de Beaufort était nommé commandant en chef des escadres du Levant, M. Paul le devant suppléer, en cas d'absence, de maladie ou de mort, et M. le marquis de Ternes devant remplacer le chevalier Paul, si celui-ci, pour une raison quelconque, ne pouvait exercer le commandement. Ainsi l'on donnait satisfaction à trois ambitions, sans qu'il en coûtât un denier au trésor royal.

[1] Les ruptures de bas mâts sont fréquentes et prouvent qu'on employait de mauvais bois, et que la fabrication des mâts d'assemblage n'était encore que dans l'enfance. Et puis, sans doute, les mâts étaient mal tenus par les étais et les haubans, faits de cordages de mauvaise qualité. Du Quesne, lui, cassait beaucoup de mâts, parce qu'il aimait à porter beaucoup de toile, voulant que son navire marchât bien quand il était seul, et ne restât jamais en arrière quand il naviguait en escadre. Mais chanvre et bois, rien ne résistait; agrès et mâts se rompaient, et c'est pour cela que, pour les agrès au moins, il remplissait autant qu'il le pouvait de filain de toutes grosseurs la cale de son vaisseau.

Le chevalier Paul avait projeté de tenter une descente à Collo, et, par un ordre du jour du 20 mai, avait fait connaître son dessein aux capitaines. Il mit à la voile, et, à peu de distance de la côte d'Afrique, aperçut un navire, reconnu pour algérien, et qu'on poursuivit. La nuit semblait l'avoir sauvé ; cependant, au point du jour (8 juin 1663), il se trouva au milieu des vaisseaux de l'escadre, couvert de voiles et tenant la route de Bône, dont il gagnait rapidement la baie. Du Quesne, le plus voisin de ce bâtiment, lui appuya vivement la chasse et le contraignit à faire côte. Il alla mouiller le *Soleil* près et au vent de l'Algérien échoué, se disposant à le réduire par le canon. Il allait commencer son attaque, lorsque cinq esclaves chrétiens échappés du navire dans la chaloupe, qu'ils avaient enlevée, vinrent à Du Quesne et lui dirent : « L'équipage du corsaire » s'est sauvé à terre. En se retirant, les Algériens ont tout disposé » pour l'incendie du vaisseau. Une mèche communiquant à la Sainte-» Barbe doit être allumée ; mais la traînée de poudre est longue, et, » si l'on peut interrompre cette traînée en la balayant, le navire est » sauvé. Il faut donc tout de suite envoyer des hommes alertes, » déterminés, dévoués. » M. de Beaulieu sauta aussitôt dans l'embarcation, suivi de Deville, capitaine d'armes du *Soleil,* et d'un canonnier dont Du Quesne n'a pas écrit le nom. (Lettre du 22 juin 1663.) « Cent écus à toi, a dit Du Quesne au canonnier, si tu » réussis ! Allez, et bon succès ! » L'affaire réussit à point ; la traînée fut balayée et le vaisseau corsaire préservé. Toutes les chaloupes de l'escadre travaillèrent ensuite à remettre à flot le navire, dont le nom turc était *Tric,* et qu'en France on nomma *Perle,* ce mot traduisant l'autre. La *Perle* était le Vaisseau-Amiral de la flotte algérienne ; elle revenait d'Alexandrie d'Égypte chargée de marchandises estimées deux cent mille livres. (Lettre de M. Paul, 23 juin.)

Du Quesne, rendant compte de la prise heureuse de la *Perle*, frégate « bonne de voile et d'une marche supérieure », demanda à M. Colbert le grade d'enseigne pour Deville. Quant à M. de Beaulieu, qui avait déjà une commission de capitaine, le Chef d'escadre dit au Ministre :

« Ledit capitaine Beaulieu est à présent sur le vaisseau la *Perle*, pour le conduire à Toulon. Il est tout à fait d'expérience, au fait de la mer et de la guerre ; il l'a fait paroître en retirant ce vaisseau de la côte. Il est aussi de bonne race, neveu des de Beaulieu qui ont été capitaines de vaisseaux du Roy, dont il y en a encore un vivant » (David de Beaulieu, celui qui

avait vendu à Du Quesne la terre de Moros[1]). « C'est l'intérêt du Roi qu'*avec les nouveaux capitaines de faveur il y en ait quelques-uns de service.* »

Du Quesne s'attendait que de la prise du vaisseau algérien il lui reviendrait quelque chose. Les marchandises qui remplissaient la cale de la *Perle* furent vendues à un négociant de Marseille « au prix de 191,200 livres, le 5 novembre 1663. (Lettres de M. Ricard à M. Colbert, 6 et 13 novembre. Ce correspondant dit que les frais de quarantaine et autres prélevés, il restera au moins *cent huitante-six mille trois cents livres de bon.* ») Du Quesne ne demanda rien tout d'abord, ne voulant point paraître trop pressé. Il prit patience jusqu'en avril 1666 — grand effort assurément pour un homme qu'on sait intéressé. — Alors, dans un Mémoire fort long, où il résume les faits qui lui donnent le droit de réclamer des sommes qui lui sont dues, il dit :

« Du Quesne a toujours espéré de la bonté de S. M. une gratification sur la prise du vaisseau d'Alger la *Perle*, qui a valu au Roi plus de douze mille livres. »

« Il seroit inouï, ajoute Du Quesne, qu'une prise de cette nature fût à charge à celui qui l'a faite, ayant été obligé de l'envoyer à Toulon, par des gens de son équipage qui l'ont conservée plusieurs mois et dont il a été chargé de la dépense extraordinaire pendant son absence à la mer, et de la récompense qu'il a donnée à ceux à qui il la promit pour entrer les premiers à bord et ôter, ce qu'ils firent, le feu qui étoit disposé aux poudres pour faire sauter ce vaisseau, quand il l'eut fait abandonner aux Turcs dans le golfe de Bône, le 8 juin 1663, depuis lequel temps Du Quesne a toujours été sur mer, n'ayant pas plus tôt eu lieu d'en faire souvenir Sa Majesté. »

Cette retenue plut à Louis XIV, qui trouva juste la réclamation de Du Quesne ; aussi M. Colbert, annotant le Mémoire, écrivit-il en marge de cet article : « Le Roy accorde 12,000 livres » (plus de 24,000 fr. de notre temps).

Revenons à 1663. Le 9 juin, le commandeur Paul fit appareiller tous ses navires et quitta le golfe de Bône avec le dessein de se diriger vers Collo. Les vents contraires l'obligèrent à rester bord sur bord pendant trois jours. Le 13 juin, étant sous le cap Ferro, il chassa un navire qu'il abandonna bientôt, le vent étant devenu

[1] Ce capitaine était à Paris le 17 septembre 1663, en sa maison, rue du Sentier, qu'il louait pour six mois à François Loriot, bourgeois de Paris, par acte passé chez Sainfray, notaire. (Arch. de l'étude de M[e] Mouchet, notaire, rue Lepelletier.)

favorable à l'entreprise de Collo. M. Paul fit alors force de voile de ce côté avec deux vaisseaux : l'*Hercule* qu'il montait, le *Jules*, commandé par M. de Fricambault, et la barque chargée de troupes comme les deux grands navires. Il laissa Du Quesne avec le reste de l'escadre au cap Ferro. Mais la faveur se changea bientôt en disgrâce. On fut obligé de se réfugier derrière les Sept-Caps, qui, dit le commandeur, « est une côte déshabitée », et l'on envoya une chaloupe dire à Du Quesne de venir joindre M. Paul, sans se laisser découvrir par l'ennemi. Du Quesne obéit. On tint conseil et l'on décida unanimement que le projet de l'attaque de Collo étant connu de tout le monde, puisque M. de Gabaret en avait parlé à Toulon et que, d'ailleurs, toutes les lettres parties de l'escadre l'avaient annoncé, il fallait ne pas se lasser et mener à fin cette opération. M. Pierre Certaines de Fricambault, qui était désigné comme le commandant supérieur des troupes de débarquement, eut ordre d'aller mettre à terre une partie de ces troupes, aussitôt qu'il le pourrait faire, avec les chaloupes de l'*Hercule* et du *Jules*. M. de Belle-Isle-Erard, capitaine de vaisseau et major de l'armée navale, et M. le chevalier de Chamilly, lieutenant de vaisseau, devaient le seconder dans le commandement de la brigade qui allait descendre au rivage, en un endroit désigné, tandis que la seconde brigade irait débarquer un peu loin de la première. Cette seconde brigade devait être portée à la côte par les deux chaloupes du *Soleil* et celle de la *Victoire;* elle avait pour chefs MM. de Buous, de Beaumont, de La Baume et de Certaines[1]. (Ordre du chevalier Paul, 20 mai 1663.)

« Le 1er juin, deux heures avant le jour, » écrivit M. le commandeur

[1] M. de Fricambault écrivait à M. Colbert, le 24 février 1664 : « Le chevalier de Certaine, mon frère, qui, depuis dix ans, sert d'enseigne et de lieutenant dans l'armée navale, l'an passé eut une commission de capitaine entretenu, en attendant que le Roi eût agréable de lui donner un vaisseau, et fit la campagne à ses dépends, n'ayant point été mis sur le petit état » (l'état où étaient inscrits les officiers employés). « Cette année, il y était porté, mais il en a été rayé. Ainsi il est contraint, ou de continuer à servir à ses dépends, ou de quitter. Comme il n'est pas en état de faire le premier, il sera contraint malgré lui d'aller servir la Religion » (à Malte). « Je crois, Monseigneur, comme il est ancien officier et qu'il a assurément bien servi, il ne doit pas quitter sans congé; c'est ce qui me fait prendre la liberté de vous écrire et de vous dire que je crois que si le Roi avait su qu'il y a plus de dix ans que mon frère a l'honneur de servir, et moi plus de vingt-quatre, dans le corps de la marine, sans discontinuation, Sa Majesté, bonne et juste comme elle est, lui auroit donné une pension qu'Elle accorde à des gens qui à peine ont fait une campagne; c'est ce qui me fait vous supplier..., etc. Fricambault. » (Bibl. Nat., Ms. Lettres à Colbert.)

Paul à M. Colbert, « M. de Fricambault s'approcha de la terre, et, au moment où il allait débarquer, quelques mousquetades ayant été tirées sur les chaloupes, et un corps de Barbaresques ayant été aperçu, on rebroussa chemin.

» Voilà, Monseigneur, ce que ledit sieur de Fricambault me rapporta, après avoir abandonné ledit poste, et il me dit aussi ne l'avoir abandonné que par l'avis d'un chacun de ces messieurs les officiers. Et comme il y a plusieurs autres qui disent n'avoir point vu de bataillon (de Barbaresques) à terre ni rien approchant de cela, si le Roi veut savoir la vérité de la chose, Sa Majesté la pourra apprendre par messieurs ses mousquetaires, qui étaient tous à ladite attaque, et Elle le pourra savoir par la voie de M. d'Artaignan » (Charles de Baatz de Castelmore, comte d'Artaignan, capitaine-lieutenant des mousquetaires du Roi), « qui le saura par lettre de sesdits mousquetaires. Pour moi, qui suis estropié d'une jambe, ne pouvant descendre à terre, je ne puis que donner des bons ordres pour le bien du service du Roy, et c'est aux autres à les bien exécuter, ce que je crois que le sieur de Fricambault auroit fait s'il eût cru y réussir. Enfin, Monseigneur, je n'ai poursuivi l'attaque jusqu'à la fin que par le conseil de l'assemblée et par l'avis d'un chacun de notre flotte, et je suis bien fâché qu'elle n'ait pas réussi à l'avantage et à la gloire des armes du Roi. »

L'attaque de Collo manquée, l'escadre se montra devant Alger, prit une patache algérienne, dont l'équipage put gagner la terre, alla à Mayorque, où elle trouva l'ordre de se joindre aux galères, et de là gagna Toulon, où les galères étaient encore. (Lett. du chev. Paul, 30 juin 1663.)

Le Roi, par un arrêt du conseil, expédié à Vincennes le 30 septembre 1663, déclara de bonne prise le vaisseau la *Perle* et la patache algérienne. (Archives générales; Arrêts, tome 1661-1665; 1717, fol. 41.)

L'escadre de M. Paul, rentrée à Toulon, fut dissoute, mais le commandeur conserva trois vaisseaux; Du Quesne prit les trois siens, et tous deux mirent à la voile; cette fois, chacun libre de son action, au grand contentement de Du Quesne. On préparait une escadre dont le commandement était confié à M. le duc de Beaufort, qui se mourait du désir très-honorable de faire une belle campagne et de se signaler par quelque brillant fait d'armes. Ses navires devaient prendre des troupes de débarquement, et parmi ces troupes était le régiment des vaisseaux. Pour qu'aucune contestation de rang ne s'élevât contre les officiers de ce régiment et ceux des navires, M. de Louvois fit signer au Roi un règlement qu'il envoya à M. de La Guette, le 29 juin 1663. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 178, p. 417.)

M. de Beaufort arriva à Toulon, le 22 juillet, « n'ayant pas fermé les yeux depuis Paris. » (Bibl. Nat., Ms., Billet à Colbert, d'Aix, 22 juillet, à midi.) Le duc avait l'intention de faire une partie de la campagne sur les galères, afin de connaître bien ses « gens ». Il écrivait le 26 juillet : « Ce bon homme, M. de Ternes[1], m'a » donné de la peine à l'ajuster avec tout le monde. Il me fait peur, » d'être si épineux aux choses de rien » (encore un *épineux!*). « Pourvu que je trouve de la vigueur, tout se supportera. » Il ajoutait : « Je voudrais que M. Paul n'eût rien tenté à terre ; je crains » qu'il ne réussisse pas et que cela n'éveille le gibier. » Le 25 août, il était dans la rade d'Alicante, où il était venu de la baie de Stora, ayant pris une barque, montée par vingt-cinq Turcs, et manqué la prise d'un brigantin portant un pareil nombre de Barbaresques. On brûla la barque, trop lourde pour suivre l'escadre.

M. de Beaufort avait fait renouveler sa provision d'eau à Stora, avec l'assentiment des Maures, de qui l'on acheta, pour se les gagner, plusieurs animaux et d'autres denrées. De Stora, le duc, accompagné des galères aux ordres de M. de Ternes, se dirigea du côté de Bougie, et trouva devant cette ville le commandeur Paul, qui ouvrit l'avis d'aller « tenter l'affaire d'Alger ». Il avait pris pour guides des pilotes ayant servi longtemps les Algériens comme officiers ou capitaines de galères. Ces renégats traîtres firent fausse route, bien que le vent fût bon, et au lieu de conduire la flotte au cap Matifou, qui est à

[1] Disons ce qu'était M. de Ternes, dont le nom a déjà été prononcé, et que nous trouverons encore plus d'une fois sous notre plume. Jean d'Espincha, baron, puis marquis de Ternes, était issu d'une maison d'Auvergne. Son père, François, baron d'Espincha et de Ternes, épousa, le 6 août 1594, Marguerite de Saint-Germain d'Apchon, dame de Massiac. (Le *Mercure* dit que ce mariage eut lieu en 1584 ; c'est une faute d'impression qu'il faut corriger.) Jean d'Espincha naquit en 1576. Ses premières années se passèrent dans les emplois des armées de terre, en Hongrie, contre les Turcs. Il entra ensuite dans le service de la Marine, et, en 1634, eut une commission de capitaine de galère. Par commission du 1er janvier 1635, il commanda la *Cardinale*, appartenant au Cardinal de Richelieu. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 33, p. 273). Il eut, en 1661, une commission de Lieutenant général des galères ; en avril 1665, il en eut une seconde, et une troisième en 1669. Il eut l'honneur, en 1666, d'une commission qui lui donnait le pouvoir de commander l'armée en l'absence du duc de Vivonne. Lieutenant général des armées navales en même temps que des galères, M. le marquis de Ternes mourut à Paris le 12 février 1672, « ayant servi sous trois Rois, et s'étant acquis un bon renom par son courage et son zèle. » « Sa longévité (quatre-vingt-seize ans) a fait connoître, dit le *Mercure François*, à tous ceux qui appréhendent l'air de la mer, qu'on y peut vivre aussi longtemps que sur terre. » (Voyez plus loin, sous l'année 1672.)

l'est d'Alger, ils la menèrent à l'ouest, au cap de la Pescade, en vue de la ville. Rien n'étant donc plus possible pour l'exécution du projet qui avait été arrêté, de pénétrer pendant la nuit dans le port et d'y brûler les vaisseaux qui y étaient amarrés, M. de Beaufort prit le parti d'aller à la côte d'Espagne. Ses vaisseaux étaient sales et avaient besoin d'être espalmés; ses équipages étaient affaiblis par la maladie et la mort; les Ponantois surtout avaient perdu beaucoup des leurs « d'un mal que l'on appelle *le mal de terre* » (le scorbut). (Lettre de M. de La Guette, 9 octobre 1663.) Le duc, dans un rapport où il détaillait les faits que nous résumons, donnait ce bon conseil à M. Colbert d'armer les vaisseaux français comme les Turcs armaient les leurs, « légèrement, c'est-à-dire avec peu de bagages et » de vivres, et même en resserrant les logements », que les capitaines agrandissaient toujours pour leur commodité. (M. de Beaufort à M. Colbert, 25 août 1663.)

Le duc alla d'Alicante au détroit de Gibraltar, laissant les galères croiser le long des côtes de Barbarie, et Du Quesne non loin d'elles. Les galères étaient au nombre de six : 1° La *Capitane,* que montait M. de Ternes; 2° La *Vendôme,* capitaine, le commandeur de Forbin d'Oppède; 3° La *Saint-Dominique,* capitaine, M. de Villeneuve; 4° La *Dauphine,* capitaine, M. de la Brossardière; 5° La *Fleur de lys,* capitaine, M. de Montolieu; 6° La *Saint-Jean,* commandée par M. de Manse. M. de Ternes se fit plus d'un ennemi pendant la campagne par sa partialité et les difficultés de son caractère. M. du Plessis de la Brossardière s'en plaignit hardiment. (Lettre du 23 octobre, signée Le Plessis Brossardière.) M. de Beaufort disait, le 25 d'août : « M. de Ternes est un bon homme et très-affectionné », c'est-à-dire un homme sachant bien son métier et zélé en tout ce qui est du service. M. de La Brossardière, qui avait souffert de ses injustices, peignait ce Lieutenant général comme « un esprit violent, » méchant et malicieux, ainsi que généralement les officiers l'avaient » éprouvé pendant ce voyage ». M. de Beaufort, en se félicitant de l'union qui avait existé entre les capitaines et les officiers des deux corps, vaisseaux et galères, disait : « Souffrez que je prenne » un peu de vanité de cette concorde, qui n'est pas une petite affaire. » Il n'avait pas tout su. Il donnait cette note sur le commandeur Paul :

« M. Paul sert dignement; il est vieux et incommodé; *un bon bénéfice* lui donneroit lieu de passer la fin de ses jours avec une subsistance plus assurée, tenant la sienne assez incertaine et me paraissant fort épuisé »

(d'argent). « Le Roy peut faire cela sans bourse délier, et cela seroit digne de sa bonté, ce qui le délivreroit d'une récompense que ses longs services méritent. »

Le commandeur Paul avait beaucoup navigué et ne s'était point enrichi par les prises. Il n'avait pas, comme quelques-uns de ses camarades, cherché la fortune par les voies du commerce ; c'était un homme désintéressé, et ce que demandait pour lui M. de Beaufort était un juste prix de ses longs travaux. Il avait eu une carrière brillante, et la marine lui avait dû une part de ses succès. Il avait quelques intérêts en Dauphiné, et, le 12 novembre 1663, il disait à M. Colbert qu'il avait eu l'intention de faire un petit voyage pour régler ses affaires dans ce pays-là, et de profiter de cette occasion pour aller à Paris entretenir le Ministre des choses de la marine :

« Mais, comme j'étois sur le point de partir, j'ay appris que le Roi vouloit que les navires qui doivent servir à la prochaine campagne soient prêts au commencement du mois de janvier (1664) ; j'ay cru que je prendrois mal mon temps, et ainsi j'ai fait dessein d'attendre ici les ordres du Roi et les vôtres sur tout ce que je devois faire pour le bien du service. »

Le 24 novembre 1663, il écrivait :

« Je ne laisserai jamais de continuer mes fidèles services au Roi, mon maistre ; mais je vous supplie très-humblement de considérer que je suis pauvre et que j'ai employé tout ce que j'avois au monde pour le bien de mon service. J'espère toutes choses des grâces de Sa Majesté et de vos généreux soins. »

On peut dire du commandeur Paul et de bien d'autres officiers de la marine qu'ils firent la guerre à leurs dépens. M. de Montolieu fut de ceux-là. Pendant les désordres de la Fronde, pour entretenir sa galère et payer son équipage, il contracta une dette considérable, que l'état de sa fortune ne lui permit pas de payer depuis la pacification du royaume ; et quand il revint à Toulon, la campagne de 1663 étant finie, il « reçut l'affront d'être arrêté par des sergents », pour l'acquit de sa dette. Le 16 novembre, il écrivit à M. Colbert, afin de l'instruire de sa position et de lui demander « quelques petits » secours qui pussent réparer une partie de » ses « disgrâces et » lui « donner le temps d'adoucir les plus importuns de ses créan- » ciers, en attendant que la récompense que Sa Majesté » lui « avoit » fait espérer de sa galère » lui « fournît la commodité d'apaiser les » autres ».

Les vaisseaux de M. de Beaufort rentrèrent à Toulon le 7 octobre

1663 ; les galères étaient encore au cap de Quiers. M. Paul annonçait, le 8, l'heureux retour de la flotte du Roi, par un billet de six lignes fort modestes. Le duc se dispensa de faire un rapport de son voyage et chargea M. de Vivonne, qui avait fait la campagne comme un des capitaines sur le Vaisseau Amiral[1], de rendre compte au Roi de ce qui s'était passé pendant la navigation. (Lettre du 9 octobre.) Le 10 octobre, annonçant à M. Colbert le départ du comte de Mortemart pour la Cour, il faisait l'éloge de ce jeune gentilhomme en termes auxquels nous ne voulons rien changer :

« .... Assurément, après l'avoir écouté, vous le jugerez fort capable, se l'étant rendu en peu de temps plus que l'on ne le peut imaginer. Je suis obligé, pour le service de notre maître, de dire que c'est un homme miraculeux pour notre métier, de l'aveu de tous ceux qui en sont. Il porte dans son esprit l'avis de nos plus expérimentés officiers, et tout ce que son application et la mienne ont pu produire, cette campagne, laquelle, assurément, n'a pas été inutile.... »

M. de Beaufort rend à M. de Vivonne ce qu'il reçut de M. de Nuchèzes à son début. M. de Vivonne avait vingt-sept ans à peine, une expérience de la mer et du service des vaisseaux de quatre mois, et déjà il méritait la louange que ne lui ménageait point le futur Amiral ! La marine était donc autrefois un métier bien plus facile qu'elle ne l'est aujourd'hui !! Au reste, mademoiselle de Mortemart n'était point encore madame de Montespan ; la courtoisie de M. de Beaufort ne peut donc être taxée de flatterie intéressée ; prenons pour ce qu'elle est l'opinion un peu outrée, sans doute, mais au fond juste peut-être, du Prince recommandant l'officier de l'*Hercule* à M. Colbert, dans une lettre qui devait être montrée au Roi.

M. de Beaufort ne se contentait pas de louer M. de Vivonne, qui

[1] Louis-Victor de Rochechouart, comte de Vivonne, fils de Gabriel de Rochechouart, Premier gentilhomme de la chambre du Roi, après avoir été élevé auprès de Louis XIV comme enfant d'honneur, entra de bonne heure dans l'armée, où il parvint bientôt au grade de Maréchal de camp. Le Roi le destina alors au service de la marine et lui fit donner, en 1663, une commission de capitaine de vaisseau. Sa première campagne fut celle dont nous nous occupons. Nous le verrons grandir et monter au plus haut rang, un peu par son mérite, beaucoup par la faveur du Prince, qui aimait madame de Montespan, sa sœur, et estimait en lui le garçon d'esprit, le conteur agréable et le courtisan railleur, qui avait, du reste, tout de « l'honnête homme », dans le sens où ce mot était alors entendu à la Cour, où avait fait fortune le livre de Nicolas Faret intitulé *L'Honneste homme*, ou *l'Art de plaire à la Cour* (1630), espèce de *Civilité puérile et honnête*, dont les principes rappelaient ceux du *Cortegiano*, publié au seizième siècle par le comte Balthazar Castiglione.



commençait ; il disait d'un capitaine déjà ancien : « J'ay supplié » M. le comte de Vivonne de vous parler en faveur du pauvre Ectot, » qui est de ces gens à ne trouver rien de mal aisé. » Nous avons dit plus haut que cet Ectot était le frère de M. d'Étemarc, capitaine des gardes de M. de Vendôme, l'Amiral de France.

Le duc de Beaufort, le 25 août, s'était félicité de l'esprit de concorde qui régnait parmi les officiers de la marine, et priait qu'on lui attribuât une bonne part dans cet heureux résultat, péniblement obtenu ; il écrivait, le 15 octobre, de Toulon :

« Je travaille ici à mettre la paix parmi tous et à ôter ce méchant esprit de division de la marine, n'y ayant que ce seul défaut-là présentement, qui ne sera rien, si mon maître me veut soutenir, car, sans lui, je ne sais rien et ne peux rien ; et si on écoute les procès verbaux » (les propos) « des uns et des autres, ce ne sera jamais fait. »

Le 20 octobre, M. de Beaufort quitta Toulon pour Marseille d'où il se rendit auprès du Roi. Il avait examiné toutes choses, et s'étant rendu compte des causes pour lesquelles M. de La Guette, homme d'honneur, d'une probité rigoureuse, d'une exactitude sévère, avait encouru la haine de bien des gens, il promit à ce loyal et zélé fonctionnaire « beaucoup d'amitié. » Le duc voulant faire plaisir à Louis XIV, envoya à Tunis et à Tripoli acheter des bêtes fauves pour la ménagerie de Sa Majesté et des oiseaux pour ses volières. Ces animaux se payèrent sur le fonds de la Marine, ce qui est assez étrange. (Lettres de M. de La Guette, 28 octobre 1663.) A la fin de sa dépêche, l'Intendant général disait avoir reçu de M. de Lyonne « un Mémoire d'une plainte que les Génois faisaient de M. Du Quesne. » M. de La Guette ajoutait : « Après avoir examiné » l'affaire, je trouve que les Génois ont été prompts à l'injurier et » brocarder les François, et que les François, nommément M. Du » Quesne, ont été un peu trop sévères à les en châtier. » Cette rigueur de Du Quesne quand il se croyait en droit de punir un manque d'égards envers lui ou envers la France, est un des traits de son caractère que nous ne saurions blâmer plus que ne le blâmait M. de La Guette.

On désarma l'*Hercule*, le *Jules* et le *Mercœur*. (Lettres de M. de La Guette, 16 octobre.) M. de Beaufort avait demandé (10 octobre), qu'on lui permît de faire radouber le premier de ces vaisseaux qui était « connu pour un des meilleurs voiliers de la mer, trop petit d'ailleurs pour servir d'Amiral, mais qui, monté par un « capitaine

particulier » et déchargé d'une partie de son artillerie, serait excellent. On désarma également cinq galères, arrivées à Toulon le 17 octobre 1663.

M. d'Alméras, qui en était réduit à l'ingrat mais important métier de convoyeur, après cinquante jours de vents contraires put faire attirer à Lisbonne, le 25 octobre, les bâtiments marchands qu'à Belle-Isle il avait ralliés sous sa cornette. M. de Rabesnière, capitaine d'un des vaisseaux de l'escadre de M. d'Alméras, avait conduit à Cadix, avec le même bonheur, les navires du commerce qui marchaient sous la protection de sa flamme et de son canon. De Lisbonne, M. d'Alméras avait gagné Cadix, où il trouvait six navires de Saint-Malo et deux de Rouen, qu'il devait convoyer jusqu'aux côtes de France. A la mer, il avait rencontré l'Amiral Tromp et son Vice-Amiral, qui, de fort loin, l'avaient salué de leur pavillon et de leur canon, politesse immédiatement rendue par le Chef d'escadre français. M. d'Alméras faisait remarquer à M. Colbert qu'il était, avec trois vaisseaux de guerre, chargé de faire ce que faisaient les Anglais avec seize vaisseaux, les Hollandais avec dix-huit et les Génois avec dix et six galères, encore Génois, Hollandais et Anglais n'étaient pas en guerre avec les Turcs. Cet état de choses était cause que les marchands de Cadix mettaient leur argent et leurs marchandises plus volontiers sur les navires bien escortés que sur ceux qui avaient des convoyeurs moins capables d'imposer aux ennemis. (Lettres de M. d'Alméras, 26 octobre et 10 novembre 1663.) L'observation était juste, et M. Colbert dut en être touché; mais la France avait peu de vaisseaux pour faire face à tous les besoins, et il fallait se résigner à continuer avec trois vaisseaux bien armés, bien commandés et animés du désir de porter aide et secours au commerce, ce que l'Angleterre faisait avec seize convoyeurs. M. d'Alméras en prit bravement son parti. Il quitta la baie de Cadix, le lundi, 19 novembre, avec les six Malouins et les deux Rouennais, et les accompagna jusqu'à la hauteur du cap Finistère, « hors du risque des ennemis. » Il les quitta, le 5 décembre, et prit la route de la côte de Galice. (Lettres d'Arnaud Derbaud, un des capitaines rouennais; du Havre, 16 décembre, Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Il avait été décidé, dès le mois de septembre 1663, que MM. Du Quesne, des Ardents et de Buous resteraient armés toute la fin de l'année. Le *Saint-Sébastien*, que montait M. des Ardents, portant mal la voile, fut remplacé par la *Française*. Le *Saint-Sébastien* ne de-

meura cependant point au port. Armés de matelots pris aux équipages des trois autres vaisseaux, il fut joint au *Soleil,* à la *Française* et à la *Victoire,* vaisseau de M. de Buous, et servit au passage des troupes que Du Quesne eut à porter de Provence à la Spezzia, avant d'aller établir sa croisière vers Mayorque et le cap Martin. On caréna les vaisseaux de Du Quesne (9 octobre), puis on embarqua 402 hommes d'infanterie sur le *Soleil,* autant sur la *Française,* 300 sur la *Victoire* et 500 sur le *Saint-Sébastien.* Outre ces douze cents hommes, on répartit 84 officiers sur les quatre vaisseaux. Les capitaines durent recevoir 6 sous 8 deniers par homme pour chaque jour de navigation; quant aux capitaines d'infanterie, les capitaines de vaisseaux les reçurent à leurs tables sans condition d'argent. Les lieutenants et les enseignes, les « étapiers » (vivandiers qui étaient sur les navires) se chargeaient de les nourrir moyennant la somme de 20 sous par jour. (Lettres de M. de La Guette, 17 novembre.)

Du Quesne mit à la voile, le 17 novembre; mais le vent se leva contre lui et le força de relâcher. Ses vaisseaux trop chargés de passagers ne pouvaient louvoyer aisément. Il fit cependant route, le 19, pour le Gourjan, où il devait prendre des barques remplies de 2,500 charges de blés. M. de La Guette avait ordonné à notre Abraham de débarquer ses troupes, non point à la Spezzia, comme il avait été convenu d'abord, mais à Sestri de Levante, et de revenir tout de suite à Toulon, pour en embarquer d'autres. (M. de La Guette à M. Colbert, 20 novembre.) Du Quesne était de retour aux îles d'Hyères, le 27 novembre, avec M. des Ardents et le *Saint-Sébastien;* M. de Buous escortait les barques qui, de Sestri di Levante, étaient envoyées à Gênes. Du Quesne dut attendre aux îles les ordres du Roi quant à l'embarquement de trois régiments que Louis XIV avait le dessein d'envoyer à Modène (de La Guette, 30 novembre); il attendit longtemps. L'ordre ne vint pas, et il fit rentrer son escadre dans la rade de Toulon, qu'il quitta avec MM. d'Ectot, des Ardents et de Buous, le 25 décembre, allant à la recherche des corsaires, dans cette saison en grand nombre à la mer. Du Quesne devait aller croiser vers le cap Corse pendant une dizaine de jours seulement. (Lettres de M. de La Guette, 11 décembre, de M. Paul, 24 décembre 1663.) Au retour de cette petite croisière, Du Quesne et ses deux camarades devaient changer de vaisseaux, Du Quesne prenant le *Saint-Louis,* qu'il avait tant désiré, M. des Ardents prenant le *Jules* et M. de Buous l'*Écureuil.* La croisière entreprise ne

put être menée à fin. Du Quesne, qui avait du malheur en ce qui était de sa mâture, cassa son beaupré, « tout neuf » pourtant, ce qui entraîna la chute de son mât de misaine et de son petit mât de hune. Il fut forcé de relâcher pour se remâter. (Lettre de M. de La Guette, 1er janvier 1664.)

— Un officier que nous retrouverons plus d'une fois dans la suite de cette étude et qui eut dans la marine un rôle assez important, le chevalier de Valbelle gêna un jour M. de La Guette à ce point que le prudent Intendant général écrivit à M. Colbert, le 30 novembre 1663 :

« Le chevalier de Valbelle, qui a esté condamné à mort à Toulon, il y a deux ou trois ans, par des ordres du Roy » (Ce fut peut-être pour avoir méconnu les ordonnances relatives au duel.) « paroît en cette ville » (de Marseille), « et même je l'ai vu en un lieu où j'ai été dîner. Il me vouloit visiter, mais j'ai rompu cela, par le moyen de l'un de ses amis. Je vous supplie très-humblement, Monsieur, que je puisse savoir si le Roi n'auroit pas désagréable que je le visse sans scrupule. C'est un homme d'esprit. »

Nous ne connaissons point la réponse de M. Colbert; mais nous pensons que Louis XIV permit à M. de La Guette de voir le chevalier, qui rentra bientôt en grâce.

— Puisque l'ordre des temps et l'examen minutieux que nous faisons de la correspondance des personnes ayant office dans la Marine nous ont conduit à parler de M. de Valbelle, que nous n'avons pas encore rencontré, qu'il nous soit permis de présenter au lecteur un autre gentilhomme qui devait acquérir une importance assez grande et qui en 1663 était un simple capitaine d'infanterie, M. Philippe de Valois, marquis de Villette-Mursay, Poitevin. Il avoit eu une compagnie à Brouage, et on la lui avait retirée « sans aucune marque du moindre souvenir des services de son père et des siens ». Il était sans protection, — le règne de sa parente madame de Maintenon était encore éloigné, — il se décida à attendre qu'on fût juste à son égard. « J'ai une aversion très-naturelle pour la vie oisive », disait-il, et cependant tant qu'on ne parla point de mettre des troupes sur pied, il resta à Mursay (près de Niort), ne demandant rien et s'ennuyant de son loisir de gentilhomme campagnard. Cependant, en juillet, le Roi augmentant de plusieurs compagnies les vieux régiments, M. de Villette écrivit à M. Colbert pour en solliciter une. Il était jeune, ardent et aspirait fortement à être employé, la guerre étant son fait. Lorsqu'en 1668, madame de Maintenon, déjà en crédit,

fut priée par M. de Villette de lui obtenir de l'emploi et de le tirer de son château où le confinait son inactivité, « Les recommandations auprès de M. de Louvois sont des chansons », lui écrivit sa cousine; « je doute que vous rentriez dans l'emploi étant aussi oublié que vous l'êtes et n'ayant point de patron à la cour. »

Le marquis finit par obtenir du service; il parvint à avoir un régiment, et, enfin, sur le conseil de M. de Seignelay, entra dans la marine, en 1672, avec une commission de capitaine de vaisseau (12 mars). Nous le verrons à l'œuvre, empressé de justifier la confiance de son protecteur et de faire honneur à madame de Maintenon, qui l'aimait et l'aurait bien voulu voir catholique depuis longtemps. Protestant, il se convertit, autant pour satisfaire sa parente que pour ne pas se créer une difficulté dans sa carrière. Disons, car nous n'en trouverions pas plus tard l'occasion, que M. de Villette-Mursay mourut à Paris, en son hôtel, rue de Bourbon, le 25 décembre 1707, âgé de soixante-quinze ans. (Reg. de Saint-Sulpice.) Le 31 juillet 1662, il avait épousé mademoiselle Marie-Anne-Hippolyte de Châteauneuf. (D'Hozier, Généalogie.) Il eut de ce mariage un fils, Philippe, que nous trouverons en 1676. Veuf, le marquis de Villette-Mursay épousa, le 9 avril 1695, mademoiselle Marie-Claire Deschamps de Marsilly. Il avait soixante-quatre ans.

— Le 30 novembre 1663, le Roi donna un brevet de capitaine de vaisseau à un homme qui fut très-employé et, par ses bons services, se fit un nom très-honorable. Il n'avait point passé par les grades inférieurs. Probablement M. Raymond-Louis de Crevant, marquis de Preuilly d'Humières, avait embrassé d'abord la carrière militaire, et, dans l'armée de terre, avait acquis le grade de colonel; il changea d'armes, comme il arriva à plusieurs officiers. Il était frère de M. Louis de Crevant d'Humières, qui fut Maréchal de France, et fils de M. Louis de Crevant, marquis d'Humières, premier gentilhomme de la chambre du Roi, et d'Isabelle Philipeaux d'Herbault. M. Raymond-Louis de Preuilly eut un frère dans la marine, François de Crevant, baron de Contay, qui fut capitaine de vaisseau; on le verra.

XXIX.

Pour l'année 1664, les prévisions budgétaires (si nous parlons la langue barbare de ce temps-ci) furent, en ce qui était de la marine à

voiles, de 3,627,241 livres 17 sous et 8 deniers, et de 664,857 livres attribuées à la marine des galères. 24,395 livres 19 sous, étaient un arriéré provenant des dépenses faites, en 1663, pour les vaisseaux ronds; la dépense inscrite au compte de ces vaisseaux, année courante et année précédente, fut donc de 3,651,637 livres 16 sous 9 deniers. (Carnets de Louis XIV).

On avait résolu d'armer six vaisseaux devant agir dans la Méditerranée, pendant l'année 1664; ceux qu'on avait désignés à M. de La Guette étaient la *Royale*, le *Jules*, l'*Écureuil*, le *Saint-Louis*, le *Mercœur* et la *Perle*. Le 28 août 1663, l'Intendant avait dit à propos de cette désignation : « L'important est d'avoir le fonds et les » ordres de radouber; car il n'y a plus de temps à perdre, si l'on » désire que les vaisseaux partent en février. » L'œuvre que l'on espérait continuer étant celle qu'on avait commencée, sous l'inspiration de M. Vincent de Paul, ainsi qu'on nommait alors, nous l'avons dit, l'homme vertueux et dévoué que l'Église mit au rang de ses saints, « la liberté des esclaves français qui » étaient « en Alger. Et certes, » disait M. de La Guette, le 28 août 1663, c'est un motif de guerre » si juste et si charitable qu'il attirera la bénédiction de Dieu sur les » armes de Sa Majesté. » Les fonds vinrent, on radouba les navires, et l'on prépara leur armement. Ce fut alors que l'Intendant général fit « savoir à Son Altesse, à M. Paul et à messieurs les capitaines » qu'ils se devaient disposer à ne revenir d'une année dans les » ports! » Tous affirmèrent qu'ils y étaient fort résolus; mais comment en ceci obéir aux volontés du Roi? Pouvait-on prendre des vivres pour un an? A moins d'avoir des magasins sur la côte d'Italie, il fallait absolument revenir en Provence.

Le 24 décembre 1663, M. Paul écrivait qu'il faisait « toute la diligence possible » pour l'armement des vaisseaux : « Je vous pro» mets, Monseigneur, que trois jours après que la levée des matelots » ponantois sera arrivée, nous mettrons sans faute à la voile. »

— L'Amiral de France ne voulait pas que M. de Beaufort entrât de nouveau en campagne portant à son grand mât le pavillon royal, sans qu'il fût fixé sur la question des saluts; question délicate, que ne résolvait pas le code des politesses ordinaires. M. Matharel fut chargé de se renseigner et de consulter les hommes gardiens des traditions anciennes. Il s'adressa à M. Gravier, commissaire général, qui avait beaucoup navigué et qui, à ce moment, ne servant plus, était retiré à Tardetz. M. Gravier écrivit, le 2 janvier 1664,

une lettre à M. Colbert où il lui dit : « Il est constant, Monseigneur, que *le Vaisseau Amiral ayant son pavillon royal ne doit jamais saluer le premier qui ou quoi que ce soit;* c'est aux forteresses et aux villes maritimes de commencer la civilité, à laquelle l'Amiral doit répondre d'un même salut. Quant aux autres pavillons, qui sont *ceux du Vice-Amiral et du Contre-Amiral, s'ils ne sont point avec l'Amiral, ils doivent saluer les premiers dans les ports ou rades des princes souverains.* Pour ce qui regarde les ports de France, les forteresses doivent le premier salut aux trois pavillons. *Il est sans contredit, Monseigneur, que les forces maritimes sont censées plus nobles que celles de terre, pour cette raison, que là où il y a plus de péril, il y a aussi plus de gloire.* »

— Du Quesne, ayant rétabli son vaisseau, appareilla de Toulon le 5 janvier 1664, pour aller chercher MM. des Ardents et de Buous aux rendez-vous qu'il leur avait assignés. (La Guette, 8 janvier.) On embarquait à la Rochelle une centaine de soldats levés par M. Colbert de Terron. C'étaient les vaisseaux de M. d'Alméras et de La Roche Saint-André[1] qui les prenaient pour les mener jusqu'à Lisbonne, où des navires marchands devaient les prendre à leur tour pour les porter à Toulon. (Terron, 24 janvier.) Le 8 janvier, M. de La Guette avait annoncé à M. Colbert que les sept vaisseaux de guerre, deux brûlots et une flûte étaient entre les mains des charpentiers et des calfats qui travaillaient à leurs carènes. Ces navires devaient

[1] MM. de La Roche Saint-André, d'Alméras et des Ardents avaient eu, sur leur rang dans l'escadre, une de ces contestations qui se renouvelaient sans cesse entre les capitaines, et M. Colbert avait laissé au Roi le soin de trancher une question qu'aujourd'hui l'on trouverait toute simple, et qui ne l'était pas alors. Louis XIV donna à ce sujet des ordres à M. de Beaufort, qui, de retour à Toulon, où il revenait de la Cour, écrivait, le 12 février 1664, au Ministre : « Le Roy me commanda, en partant de » Paris » (quand je partis de Paris) « de donner le rang aux sieurs d'Alméras et des » Ardents selon l'ancienneté de leurs commissions de capitaines, bien qu'ils en aient » eues de Chefs d'escadre, ne l'étant plus présentement sur les états du Roy. » (Arch. de la Marine.) M. de La Roche était sur l'état comme Chef d'escadre et gardait son rang; les deux autres capitaines ne pouvaient plus tirer avantage de la date de leurs commissions de Chefs d'escadre, le Roy la leur ayant retirée en arrêtant l'état; ils reprenaient leurs rangs parmi les capitaines selon l'ancienneté de leurs commissions de capitaines, système qui fortifiait grandement le sentiment de Du Quesne, arguant sans cesse de la date de sa première commission, laquelle se reportant à 1626, lui donnait, en effet, le pas sur tous ses camarades. Mais pourquoi faire des Chefs d'escadre qu'on défaisait ensuite? Pourquoi des commissions qu'on retirait quand il plaisait au Roi ou au Ministre? Le pavillon ou la cornette porté par le capitaine suffisait, ce semble, et ne créait pas de difficulté. En 1669, on reconnut enfin l'inconvénient des commissions à titre provisoire, et l'on établit l'ordre entre les officiers suivant un principe qui a prévalu jusqu'aujourd'hui.

être sous les ordres de M. le duc de Beaufort, qui, le 6 avril 1664, fut nommé, par lettres du Roi, Commandant en chef de l'armée navale et de l'armée de terre transportée sur les vaisseaux. (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 184, p. 331.) Le 6 avril, M. de Gadagne, commandant les troupes de terre destinées à l'expédition dont le but était encore secret, fut nommé général de l'armée de terre, en cas d'absence du duc de Beaufort. Il était Lieutenant général des armées du Roi. M. Charuel, Conseiller d'État, eut le même jour une commission d'Intendant des finances et de la police des troupes de terre. (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 184, p. 329.)

M. de Beaufort était à Toulon depuis le 9 février (*Gazette de France*). S. A. venait voir où en était l'armement, et le presser par sa présence. Il alla visiter les galères à Marseille, le 26 février, et revint à Toulon le 1er mars (*Gazette*). Le 3 mars, il s'embarqua et mit à la voile avec les sept vaisseaux, les brûlots et la flûte. Le 11 avril, on sut à Marseille que M. de Beaufort, étant arrivé à Alicante, découvrit deux brigantins turcs. Il envoya ses chaloupes les combattre. L'affaire fut chaude, mais à la fin les Français se rendirent maîtres des petits navires, qu'ils amenèrent à l'Amiral, ainsi que soixante-douze Turcs, pour la plupart blessés pendant l'action. En ce moment, le bruit d'une vive canonnade se faisant entendre sous le cap de Gatte, l'escadre du Duc courut de ce côté et vit deux bâtiments hollandais aux prises avec des corsaires au nombre de huit. M. de Beaufort, avec quatre vaisseaux, leur donna vivement la chasse — ses trois autres vaisseaux étaient à la côte de Barbarie sous les ordres de Du Quesne. — Il ne put atteindre les corsaires, mais il les serra de si près qu'ils furent contraints d'abandonner un navire génois qu'ils avaient capturé. Ce bâtiment marchand portait cinquante Turcs prisonniers. La chasse contre les pirates dura jusqu'à deux heures de nuit; alors, ne pouvant les joindre, le prince se décida à prendre la route d'Alger. (*Gazette*, 1664, p. 399.)

Le Duc revint à Toulon, le 30 mai, amenant six navires : quatre turcs et deux chrétiens. Ceux-ci faisaient la contrebande de guerre et portaient des munitions aux Barbaresques. Leurs équipages avaient pu se sauver dans les embarcations, et les bâtiments étaient abandonnés quand on les amarina.

M. de Beaufort envoya sur la côte de Provence porter l'ordre à tous les navires, armés ou non, de rester dans les ports, jusqu'à ce

qu'on eût choisi entre eux ceux qui pourraient être frétés par le Roi, pour entrer dans le grand armement alors en projet. (*Gazette*, p. 577.)

M. de Fricambault, qui, sans doute, s'était justifié de l'accusation portée contre lui en 1663, au sujet de l'affaire de Collo, était désigné, ainsi que M. le comte de Vivonne, pour faire la campagne avec M. de Beaufort; le premier commandant le *César*, l'autre devant monter la *Reine*. Les deux vaisseaux avaient été armés dans la Seudre. M. de Fricambault était arrivé à Brouage, le 5 mars 1664, et il écrivait de là, le 17, que le *César* et sa conserve n'attendaient que le vent pour sortir de la rivière. (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.) Le 20 avril, les deux vaisseaux attendaient encore la faveur du vent et des marées pour quitter la Seudre. (Lettre de M. de Senil à M. Colbert, qu'il appelle : « Monsieur mon oncle », le 28 avril, en lui annonçant que, la veille, à la marée du matin, le vent étant sud-est, MM. de Fricambault et de Vivonne avaient appareillé, mais que le calme les avait forcés de mouiller.) Le 22 mai 1664, le *César* et la *Reine* étaient arrivés à la rade de la Palisse; la *Reine* devait y embarquer ses vivres. Tous ces retards contrariaient beaucoup le commerce, dont la division de M. de Fricambault devait escorter les navires jusqu'à Cadix. Enfin, le 23 juin, les vaisseaux jetèrent l'ancre sur la rade de Toulon; le duc de Beaufort et M. de Fricambault, chacun de son côté, annonçaient cette nouvelle à M. Colbert, le 24 juin 1664.

— Du Quesne, qui était à Toulon le 2 juin 1664, confia à un nommé Jean Conrad Sollicoffre 13,260 livres pour les faire valoir sur la place de Marseille et les lui rendre « avec les intérêts qu'ils » auront profités ». (Inventaire fait après la mort de Du Quesne.)

— Le marquis de Ternes, commandant les huit galères qui faisaient partie de l'armée navale, s'était embarqué sur sa Capitane à Toulon, le 17 juin 1664, et de là écrivait à M. Colbert qu'il n'attendait pour partir que l'ordre de M. le duc de Beaufort[1]. M. Trubert, commis-

[1] A la fin d'une longue lettre de service, M. de Beaufort écrivait à M. Colbert : « Je finirai en vous suppliant de vouloir assister mes nièces en tout ce qui vous sera possible; mon père est peu en état de les aider et ma mère aussi; mon frère et moi étant éloignés d'elles, elles sont dépourvues de toute sorte d'assistance; c'est assez de quoi donner lieu à notre grand Roi d'exercer sa générosité, et à vous, Monsieur, vos bontés. » (Beaufort, 30 juin 1664; Arch. de la Marine, volume Campagnes 1646-1665.) Ceci n'est-il pas bien étrange? M. Louis de Vendôme, duc de Mercœur, gouverneur de Provence, ne pouvait assister ses filles, que ne pouvait aider M. César de

saire de la flotte, disait au Ministre : « Tous les officiers de l'armée » s'embarquent avec la résolution de me donner matière de vous » faire un récit agréable de leurs actions. » (30 juin.)

Quelques différends s'étaient élevés entre Du Quesne et M. de La Guette au sujet de l'équipage du *Soleil* que montait Du Quesne, mais le duc avait mis le holà, et les choses s'étaient pacifiées. Du Quesne était toujours l'homme difficile que nous avons vu. (Lettre de M. de Meautrix, un des capitaines de l'armée; 30 juin, Toulon.)

Seize compagnies du régiment des vaisseaux devaient être réparties sur les huit galères de M. de Ternes, et quatre autres sur deux galères destinées à la garde-côte. (Louvois, à M. de Beaufort, 2 juillet 1664; vieilles Archives de la Guerre; vol. 186, p. 9.)

M. de Louvois écrivait de Fontainebleau à M. de Charuel pour se plaindre — avec beaucoup de ménagements, bien entendu — de ce que M. le duc de Beaufort n'avait « pas fait un exemple, en la » personne de quelques-uns des capitaines du régiment de Norman- » die », dont les soldats embarqués sur les vaisseaux avaient été trouvés, dans les dernières revues, « mal vêtus et mal armés ». Il annonçait en même temps l'envoi de « deux mille bons mousquets » et de quinze cents bonnes piques ». (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 186, p. 75.)

Le duc de Beaufort avait mis à la voile, le 2 juillet, avec un vent favorable. (Louvois, 19 juillet; mêmes Arch., vol. 186, p. 143.)

Pour que les troupes embarquées ne souffrissent pas de la nourriture des gens de mer, à laquelle elles n'étaient point accoutumées, M. de Louvois envoya, à la fin de juillet, à l'Intendant de Toulon, une ordonnance de trente mille livres pour payer des rafraîchissements qu'on enverrait par les navires dont M. de La Guette pourrait disposer. (Louvois, 30 juillet, mêmes Archives et même vol., page 259.)

Vendôme, Amiral de France! La maison de Vendôme en était-elle là qu'elle fût obligée de solliciter du Roi un entretien, un secours ou des pensions pour ses filles? Mais quelles sont ces nièces de M. de Beaufort qui étaient ainsi dans une sorte de détresse? Il semble que ce ne peut être que Marie-Jeanne-Baptiste de Savoie et sa sœur Marie-Élisabeth-Françoise de Savoie, filles de Charles-Amédée de Savoie, duc de Nemours (tué en duel, le 30 juillet 1652, par son beau-frère, M. de Beaufort, et bien malgré celui-ci), et d'Élisabeth de Vendôme, morte le 19 mai 1664. Ces deux orphelines furent bientôt pourvues; Marie-Jeanne-Baptiste épousa, le 11 mai 1665 — elle avait vingt et un ans — Emmanuel II, duc de Savoie; Marie-Élisabeth-Françoise, dite Mademoiselle d'Aumale ou Mademoiselle de Nemours, épousa Alphonse-Henri, Roi de Portugal, le 27 juin 1666 — elle avait vingt ans. Nous la verrons bientôt.

Pendant que M. de Beaufort navigue avec une vigilance très-grande et une sage application à remplir son office, ce dont M. de Louvois fait ses compliments à M. le duc de Mercœur (août 1664), voyons ce qui se passe dans la Méditerranée, du fait des autres nations maritimes. M. Michiel Adriantz de Ruyter est parti pour la Hollande, le 24 juillet, avec douze vaisseaux de guerre, « sans avoir » fait autre chose contre les Barbaresques que d'avoir retiré d'Alger » le consul hollandais ». La flotte anglaise a fait moins encore que celle des États. Elle était à Cadix le 4 août, et s'y rafraîchissait. Elle devait rentrer dans la Méditerranée, si la guerre n'était pas déclarée entre l'Angleterre et la Hollande. Quant aux Espagnols, le marquis de Bayona avait passé devant Alicante, le 28 juillet, promenant sept galères qu'il conduisait à Barcelone. Il devait aller de là à Mayorque, pour y croiser jusqu'au mois de septembre ; « mais », dit celui à qui nous empruntons ces détails, « c'est plus pour faire la grimace » que par envie qu'ils ayent de chercher les barbares (*sic*), qui n'ont » point paru dans ces côtes depuis que S. A. de Beaufort *les rencon-* » *gna dans leur trou*... Nous n'avons rien su de l'armée du Roy de- » puis le 12 juillet qu'elle partit de l'île de Minorque ». (Robert Préjent à M. Colbert, d'Alicante, le 4 août 1664. Bibl. Nat., Ms.)

Malte avait voulu se joindre à la France pour la campagne dont l'intention était de s'emparer d'un point de la côte d'Afrique et d'y faire un établissement solide. Sept galères de la Religion, sous les ordres du commandeur de Galdianes (?), furent envoyées par le Grand Maître de l'ordre au Port-Mahon, où elles arrivèrent de l'île de Saint-Pierre, le 4 juillet, à la pointe du jour. Elles y trouvèrent les huit de M. de Ternes. Les saluts d'usage furent échangés en grande cérémonie, c'est-à-dire les navires des deux puissances couverts de leurs bannières, banderoles et flammes, et leurs pavois de fête entourant le corps de chaque galère. La Réale de France mit au vent sa bannière de soie rouge aux fleurs de lys sans nombre, honneur qu'elle faisait à celle de Malte, comme si le Grand Maître eût été en personne dans sa Capitane. Pendant la journée, la flotte de M. de Beaufort entra au port Mahon. Elle était composée de seize vaisseaux de guerre, en comptant les deux que M. de Fricambault avait amenés du Ponant à Toulon le 23 juin.

Ces quatorze vaisseaux étaient la *Royale,* Vaisseau Amiral, portant M. de Beaufort, et commandé par le chevalier Paul ; le *Saint-Louis,* monté par Abraham Du Quesne ; la *Reine,* sous les ordres de M. de

Vivonne ; le *César,* sous M. de Fricambault ; l'*Hercule,* sous M. Mathurin Gabaret ; le *Jules,* sous M. des Ardents ; le *Beaufort,* sous M. de la Roche Saint-André ; le *Mercœur,* sous M. de Thurelle ; la *Perle,* sous le chevalier de Buous ; l'*Écureuil,* sous M. de Preuilly d'Humières ; l'*Anna,* sous M. de Querven ; la *Françoise,* sous M. de Châteauneuf ; la *Victoire,* sous M. de Beaumont ; le *Saint-Augustin,* sous M. de Cou ; enfin la *Flûte royale,* sous M. de La Roche Saint-André.

A ces vaisseaux étaient joints douze navires et vingt-neuf barques chargées du matériel de guerre et des vivres ; si bien qu'à Mahon M. de Beaufort avait sous son pavillon soixante bâtiments, de grandeur et de formes différentes. Ce fut alors que le Duc assembla le conseil auquel il soumit l'ordre du Roi qui lui enjoignait d'aller attaquer la ville de Gigeri (Djigelli). Il donna aux commandants toutes les instructions relatives à l'exécution de la descente, les engageant « à faire le devoir que Sa Majesté attendait de gentilshommes » dévoués et amants de la gloire ».

Le 17 juillet seulement, le vent permit à l'armée navale de lever ses ancres et de hisser ses voiles ; mais il mollit, et la journée du 28 se passa en vue des îles Baléares. On fut plus heureux le lendemain, et, à huit heures du matin, on découvrit la côte de Barbarie. Les vents variant et se faisant contraires, l'ordre fut donné aux galères de côtoyer le rivage, les vaisseaux restant à louvoyer au large. Le 20, avec un vent meilleur et frais, M. de Beaufort mit le cap sur Bougie. L'escadre des galères rejoignit celle des vaisseaux, et, le 21, la flotte entière, par un calme survenu tout à coup, mouilla en face de la ville, où se manifesta une vive émotion. Quelques bordées de canon furent tirées des forts de Bougie ; l'armée navale n'y répondit point. M. de Beaufort monta alors sur la Capitane de M. de Ternes avec MM. de Gadagne, de La Guillotière, maréchal de camp, et le chevalier de Clerville, ingénieur en chef. Ils allèrent reconnaître les abords de la place, voir la rade et simuler ainsi les apprêts d'un débarquement. La terreur inspirée aux habitants de Bougie ne fut pas de longue durée ; la nuit du 21 au 22 juillet, l'armée fit route pour Gigeri, où elle arriva seulement le 22, à sept heures du matin, ce qui permit à la cavalerie des Maures de Bougie, qui observait la côte, d'arriver à Gigeri en même temps que les Français. Le vent tomba tout à fait et permit aux embarcations de se préparer à recevoir les troupes qu'il fallait mettre à terre, pendant que les

galères remorqueraient les vaisseaux pour les rapprocher des points qu'on voulait attaquer, et le plus près possible du port, quelques-uns même dans la darse. En ce moment, le Duc envoya MM. de La Guillotière, de Clerville, Du Quesne, Gabaret, de Meautrix et de Saint-Tropès pour choisir le terrain du débarquement. Cette commission décida que les troupes devaient descendre près d'une maison bâtie sur un rocher avancé dans la mer, et habitée alors par un de ces ermites musulmans que les Barbaresques nomment du nom de Marabouts et regardent comme de saints personnages. M. de Beaufort adopta l'opinion des six commissaires et envoya les galères mouiller près du rocher pour en déloger les Maures qui l'occupaient. L'artillerie des galères, canons moyens et coursiers [1], par un feu continuel, devait favoriser le débarquement. A neuf heures du matin, le 23 juillet, l'armée navale entra dans le port et s'y mouilla près de terre, malgré les volées de canon qui s'efforçaient de la tenir au large. Alors le Vaisseau Amiral déploya à sa poupe son grand pavillon rouge et arbora au grand mât une flamme de la même couleur, signe de guerre et de combat. Les officiers préparèrent la descente, faisant embarquer les troupes dans les chaloupes des vaisseaux et les caïques [2] des galères, et, au coup de canon tiré par l'Amiral, ils débordèrent des navires, et, sur trois points déterminés, allèrent mettre au pied du rocher le bataillon des gardes, le régiment de Picardie et le bataillon de Malte. Le débarquement réussit à souhait. M. de Gadagne, Général en chef, et M. de La Guillotière, Maréchal de camp, qui était de jour, marchaient à la tête des troupes qu'ils allaient placer convenablement pour l'action. (Beaufort à M. Colbert.) Le commandeur Paul avait fait mouiller les vaisseaux de manière à présenter le flanc à l'ennemi et à faire ainsi une formidable batterie pour la protection des troupes chrétiennes. A la descente, quelques hommes furent tués ou blessés. Le chevalier de Château-Renault,

[1] L'armement d'une galère, en fait d'artillerie, consistait en cinq canons, dont le plus gros, placé au milieu de la batterie qui s'élevait à l'avant du navire dans le sens de sa largeur, avait le nom de *coursier*. Il tenait son nom de la *coursie*, chemin pratiqué dans la longueur et au milieu de la galère entre les bancs des rameurs. Le coursier était à la tête de ce chemin, et son recul s'opérait dans la coursie. De chaque côté du coursier étaient établies deux pièces de canon, quelquefois d'un même calibre, quelquefois de calibres différents, mais égales en poids de deux en deux; ainsi immédiatement, à droite et à gauche du coursier, une pièce de 16, et à droite et à gauche de celle-ci une pièce de 12 ou de 8, le tout suivant la grandeur du bâtiment.

[2] Mot emprunté au turc et signifiant canot, bateau, embarcation, chaloupe.

de l'infanterie, reçut une balle de mousquet à la main. Ce fut à peu près tout. (*Gazette,* 1664, p. 807-52 [1].)

Les Maures défendirent vaillamment le terrain que gagnaient de minute en minute les Français, conduits par M. de Beaufort, qui entra dans la ville avant la fin du jour. La lutte coûta quatre cents hommes à notre armée et autant aux Maures.

Le duc de Mercœur ayant appris l'issue de l'entreprise, expédia tout de suite un de ses gardes pour en porter la nouvelle à Louis XIV et lui donner tous les détails de l'action. Le 14 août, M. de La Mont, capitaine au régiment des vaisseaux et major de la ville de Toulon, arriva à Paris de la part du duc de Beaufort, apportant au Roi la confirmation de la prise de Gigeri par l'armée de Sa Majesté. (*Gazette,* 1664, p. 812.)

Aussitôt qu'on fut établi dans la ville, on fit en vingt-quatre heures un camp retranché armé de trente pièces de canon. Ainsi l'on voulut se mettre à couvert de l'ennemi; mais ce fut d'une manière insuffisante.

Pendant que l'armée navale accomplissait sa mission et l'armée de terre la sienne, à Toulon on préparait une escadre de quatre vaisseaux devant être commandée par M. le marquis de Martel, et un convoi de six vaisseaux et de six barques chargés de vivres pour Gigeri. Le convoi fut mis sous la conduite d'un vaisseau de guerre et partit le 20 septembre pour la côte d'Afrique. Il y arriva heureusement. L'escadre de M. de Martel était composée du *Dauphin,* vaisseau commandant; du *Soleil,* capitaine, M. de Kerjean; de la *Lune,* capitaine, le commandeur de Verdille; de la *Notre-Dame,* capitaine, M. de la Giraudière; de l'*Espérance,* flûte, capitaine, M. Garnier; enfin d'un brûlot nommé le *Triton,* mené par le capitaine Champagne.

[1] Il y a de l'expédition de Gigeri quatre relations manuscrites à la Bibliothèque nationale : 1° *Récit très-véritable de tout ce qui s'est passé,* etc.; 2° *Relation de M. de Castellan, envoyé par le Roy à Gigeri,* du 25 octobre 1664; 3° *Relation que M. de Castellan donna au Roy, après son retour de Gigeri;* 4° *Relation de Gigeri par M. de Gadagne.* La première des Relations de M. de Castellan est imprimée dans un *Recueil historique contenant diverses pièces curieuses de ce temps,* in-12, Cologne; Bibl. nat. G. 1633 + A. — Les Archives de la Marine gardent un assez grand nombre de pièces relatives à l'affaire de Gigeri, et, entre autres, plusieurs lettres de M. le duc de Beaufort. Leur développement nous interdit la publication de ces lettres, dont nous avons dû ne prendre que la fleur, Gigeri ne pouvant occuper qu'une petite place dans le cadre de cette étude. Une belle copie du Mémoire que fit M. de Gadagne en sa défense, est avec les lettres dans le volume Campagnes 1646-1665.

Le 15 août, tout Paris connaissait le fait d'armes qui venait de conquérir à la France un point de la côte de Barbarie; mais il n'en savait encore que vaguement les circonstances. Aussi M. Olivier d'Ormesson écrivait-il dans son *Journal*, à la date du mardi 19 août 1664 : Il y a eu un grand combat contre les Maures, et on dit qu'il » y a eu plus de quatre cents hommes des nôtres tués, cinq ou six » chevaliers de Malte et plus de vingt de blessés, dont plusieurs » officiers des gardes. M. Pussort fait valoir cette action comme le » plus grand établissement que le Roi puisse faire pour être le maître » du commerce. » Cette dernière phrase sent l'hostilité que nourrissait M. d'Ormesson contre M. Colbert et sa famille depuis assez longtemps déjà, et surtout depuis l'affaire de M. Fouquet, où M. Colbert avait été aussi impitoyable pour le surintendant qu'avait été bienveillant M. Lefèvre d'Ormesson.

Les négociants de Marseille pensèrent que le Roi venait de leur rendre un grand service, et, par reconnaissance, ils envoyèrent à M. de Beaufort un navire chargé de rafraîchissements, en même temps que M. de Mercœur en envoyait à son frère plusieurs, portant des vivres de toute sorte. (*Gazette,* 1664, p. 859.)

Le marquis de Martel, commandant le *Dauphin,* sur lequel avait pris passage M. de Castellan, chargé par Louis XIV de voir ce qui était fait et l'état réel des choses à Gigeri, partit de Toulon le 18 octobre, emportant sur son escadre deux compagnies de cavalerie ; il arriva le 22 à la côte d'Afrique. (*Relation* de M. de Castellan et *Gazette de France*.)

Les cavaliers transportés par M. de Martel étaient du régiment de Conti et venaient de la province du Dauphiné. (M. de Louvois à M. de La Guette, 19 août.) Le même jour, M. de Louvois écrivait au duc de Beaufort pour le complimenter au sujet de son succès, et à M. de Mercœur pour l'assurer qu'il se réjouissait de « la gloire » nouvellement acquise » par M. de Beaufort, son frère. (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 186, p. 386 et 388.)

M. Colbert ne voulait pas qu'on fît à Gigeri l'établissement définitif qui était dans la pensée du Roi, une citadelle et un port (*Relation* Castellan), sans connaître parfaitement la localité, ses avantages, ses inconvénients et le reste; il fit donc écrire à M. de Beaufort pour le prier de demander aux principaux capitaines de la flotte leur sentiment sur cette question, et ce qui, à leur sens, devrait être exécuté afin de faire du port un bon refuge pour les vaisseaux de

guerre. Chacun de ceux en qui M. de Beaufort avait le plus de confiance devait donner un mémoire en réponse à la demande de la Cour. Huit des seize commandants des vaisseaux, hommes de grande expérience, envoyèrent leurs mémoires : le chevalier Paul écrivit deux lettres, l'une le 6 septembre, l'autre le 8, datée : « Au bord » de l'Amiral, au port de Gigeri » ; M. de Gombaud data de Gigeri sa lettre du 10 septembre; Du Quesne data de son vaisseau, le *Saint-Louis,* une lettre du 8 septembre ; M. Mathurin Gabaret data de l'*Hercule,* qu'il montait, sa lettre écrite « au port de Gigeri, le 10 septembre » ; M. de La Roche Saint-André, capitaine du *Beaufort,* écrivit du bord de l'Amiral, le 10 septembre, aussi bien que MM. de Thurelle et Preuilly d'Humières. (Les huit lettres réunies en un cahier sont au Ministère de la marine ; les détails qu'elles contiennent sont peu intéressants pour l'histoire.) Du Quesne, pour faire un abri assuré contre les vents dépendants du nord, disait :

« L'expédient le plus assuré est de boucher les intervalles des rochers (près de la muraille), ainsi que je l'ai écrit le 30 juillet dernier, après quoi le port pourra contenir quinze ou vingt vaisseaux, quinze galères, et plusieurs barques et moyens bâtiments, et même un plus grand nombre de navires pendant l'été. »

— Lorsque Du Quesne était avec M. de Beaufort, madame Du Quesne, qui faisait les affaires de son mari, acceptait, le 15 août 1664, une constitution de deux cents livres de rente faite au profit « d'Abraham Du Quesne », par Antoine Levasseur, avocat au Parlement et mari de sa belle-sœur. (Acte passé à Rouen par-devant Maurice et Dupuis, notaires.) Madame Diane de Bernières, épouse d'Antoine Levasseur, ratifia, le 22 août, cette constitution de rente faite par son mari à Abraham Du Quesne. (Acte passé à Ponthieu par-devant de Boullogne et Dacheu, notaires.)

— Les choses, qui avaient été bien d'abord à Gigeri par le bon accord entre les chefs de l'expédition, commencèrent à mal tourner. M. d'Ormesson écrivait, le jeudi 25 septembre 1664, sur son *Journal :*

« M. de Bar m'a dit que l'affaire de Gergily (*sic*) allait mal : grande division entre les chefs, plaintes réciproques, pertes fréquentes d'hommes. »

A la date du 10 octobre, M. de Louvois écrivait de Vincennes à M. de La Guillotière :

« J'ai appris avec joie ce qui s'est passé entre vous et M. de Gadagne: et l'intérêt que je prends aux vôtres m'oblige à vous convier, autant qu'il

m'est possible, à maintenir entre vous l'union qui est si nécessaire au lieu où vous êtes pour faire le service suivant l'intention du Roi. »

Il y avait donc eu entre MM. de Gadagne et de la Guillotière des difficultés et ensuite un rapprochement. M. de Castellan dit que M. de Gadagne fit gracieusement le premier pas pour une réconciliation à laquelle M. de Castellan ne fut point étranger. M. le chevalier de Clerville n'était bien avec aucun des officiers généraux. Ceux-ci prétendaient être peu couverts du côté de l'ennemi ; l'ingénieur affirmait que ses lignes étaient bonnes et ses fortifications suffisantes, et que les généraux avaient peur. Ce n'étaient pas les généraux qui tremblaient, c'étaient les troupes, car elles se voyaient sans ressources, sans défenses, avec des puissants ennemis sur les bras », comme le dit M. de Castellan. On proposait de quitter le poste, et M. de Gadagne refusait obstinément de le faire. Il voulait tenter un combat, sortir de ses lignes, marcher à l'ennemi, le vaincre ou mourir glorieusement. Un conseil de guerre dont il ne permit la réunion qu'après bien des hésitations, décida qu'on se rembarquerait [1]. Les vaisseaux de M. Martel allaient remporter une première partie des troupes dont on ne pouvait plus répondre, « *les soldats disant tout haut qu'ils alloient se faire turcs.* » On évacua la côte d'Afrique pendant la nuit du 31 octobre. Les huit compagnies du régiment des vaisseaux revinrent sur les galères à la Ciotat dans la première quinzaine de novembre. (Louvois à M. de Mercœur, Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 187, p. 321.) La peste sévissait à Toulon, et le Roi laissait à M. de Mercœur le soin de loger les compagnies dans « le lieu qu'il estimerait à propos. » (Louvois à M. de La Guette, vol. cité, p. 320.)

1 « Le conseil de guerre des officiers généraux de l'armée d'Affrique, auquel ont esté appelez tous les colonelz, capitaines aux gardes et lieutenants-colonelz ou premiers capitaines des corps, s'estant assemblez, sur l'estat des affaires de ladite armée, ont tout d'une voix conclu qu'il estoit nécessaire pour le bien du seruice du Roy de rembarquer les trouppes incessamment. Fait au camp de Gigery, le 30e octobre 1664. (Signé :) Le chevalier de Cleruille, Guillotière, Charuel, Castellan, Delamark, De Bonneuar (?), Larboust, Preuilliers, Le Broutay, Merle, Blanchefort, De Bret, B. Derissan, Du Chastelet, Pierrefite, Brandon, Pleurre de Marigny, le chevalier d'Hautefeuille, Mers, Darcy.

» Sur la déclaration qui m'a esté faicte par ces messieurs ci-dessus, j'ay creu que je ne debuois ni pouuois estre d'un seul aduis contraire. (Signé :) Gadagne. »

(Arch. de la Marine, vol. Campagnes. Cette pièce est l'original de la résolution prise le 30 octobre; elle fut envoyée au Roi par M. de Gadagne, et M. Colbert, qui l'avait transmise à Louis XIV, la fit déposer dans les archives de son ministère.)

Le 8 novembre 1664, M. le chevalier d'Oppède écrivait d'Aix à M. Colbert :

« Vous apprendrez d'ailleurs et plus tôt que par celle-ci le retour et l'arrivée de l'armée de Gigeri ; je suis seulement obligé à ce sujet de vous informer de deux choses, l'une, que tout le commerce en est dans la dernière consternation, aussi bien que tous ceux qui aiment la gloire et les intérêts du Roi, l'autre, que comme cette armée vient d'un lieu très-suspect pour la santé... il a été résolu que la quarantaine seroit donnée aux troupes dans les îles d'Hyères, et aux blessés, malades, volontaires et officiers qui le demanderoient, en terre ferme... » (Bibl. Nationale. Ms., Lettres à Colbert.)

Cette quarantaine, imposée à des gens qui revenaient d'un pays seulement *suspect* dans une contrée infectée de la peste, a quelque chose d'assez singulier. « Les Turcs et les Maures, dit M. d'Ormes- » son dans son journal (dimanche, 16 novembre) avoient fait une » redoute à Gigeri ; nos gens se trouvant hors d'état de résister, » s'étoient mis dans les vaisseaux du chevalier Martel, avoient aban- » donné malades, bagages et canons, laissé quatre cents hommes » pour soutenir les attaques, et étoient arrivés en Provence. » Ce n'était pas une retraite, c'était une fuite, une fuite déplorable. Les troupes arrivèrent à Toulon et à Marseille sans difficulté. Le duc de Beaufort, qui avait quitté Gigeri le 27 octobre et avait été jusqu'à Bougie, ne fut pas médiocrement étonné, en arrivant à Toulon, d'y voir les vaisseaux de M. de Martel, les troupes qu'ils ramenaient et les officiers généaux revenus de la côte d'Afrique. Il s'en indigna et s'en plaignit hautement. (Lettre de M. de Beaufort à M. Colbert ; Arch. de la Marine, vol. Campagnes 1646-1665.) Un grand malheur marqua la fin de cette triste expédition : le vaisseau la *Lune,* sur lequel étaient embarquées quelques compagnies du régiment de Picardie, s'ouvrit sur la rade de Marseille et noya une grande partie de ses passagers, entre autres M. de la Guillotière.

La *Lune* était un vieux navire mal calfaté, dont la prudence de M. de La Guette ne s'était pas assez défié. Plus tard (12 janvier 1669), à propos du radoub du *Soleil*, il disait à M. Colbert :

« Je crains de faire de la dépense au *Soleil,* car comme il est aussi ancien qu'était la *Lune,* il y a toujours du danger à le mettre à la mer. « Et le 10 février 1665, parlant du *Soleil* et du *Dragon,* il écrivait : « Son Altesse de Beaufort s'est d'abondant chargé de bien faire examiner l'état de ces deux vaisseaux, auparavant que d'y faire de la dépense, car après ce qui est dit de la *Lune,* je crains tout. » Le 31 mars, revenant sur ce

sujet, il disait : Depuis le bruit que l'on a fait de la perte de la *Lune*, qui s'est perdue par la négligence des officiers, l'ayant laissé remplir d'eau par le sabord (de l'avant), je tremble quand on me propose de radouber un vieux vaisseau. »

M. de Beaufort racontant le cruel événement dont l'Intendant général rejetait la faute sur les officiers du vaisseau, dit qu'on vint le prévenir que les officiers de la *Lune* se plaignaient d'une voie d'eau menaçante, qu'il alla tout de suite à bord, fit transborder de la *Lune* sur le *Mercœur* et un autre navire le plus grand nombre d'hommes possible, et que dans la soirée « le vaisseau s'ouvrit et *coula comme du marbre*. Il n'y a eu que le capitaine, M. de Verdille, un aide de camp nommé le sieur de la Ville-Dieu [1], l'aide major de Picardie, un lieutenant et l'enseigne colonelle de ce régiment et quelques matelots de sauvés. Toute la tête de ce corps (Picardie) est noyée, qui est une perte effroyable. » La *Lune* avait toujours fait de l'eau depuis son départ de Toulon avec M. de Martel. Le duc insiste auprès de M. Colbert pour qu'un châtiment sévère soit infligé à Rodolphe, le maître charpentier du port, pour sa négligence, qui déjà avait compromis la *Reine*, le *Beaufort* et deux autres vaisseaux, si mal carénés qu'ils faillirent couler à la mer. (M. de Beaufort à M. Colbert; Arch. de la Marine, vol. cité.) M. Charuel donna à M. Colbert, sur la perte de la *Lune*, des détails tout à fait conformes à ceux que lui avait adressés M. de Beaufort. (Bibl. Nat., Ms., Lettres à M. Colbert, 21 novembre 1664.)

Deux vaisseaux faillirent périr près du château de Portecros, par le mauvais temps. C'était le *César* et le *Soleil*; ils parvinrent à se tirer d'affaire, grâce à leurs ancres qui tinrent bon. (Lettre à M. Colbert, de Perrin, fournisseur du pain et du biscuit de la marine du Levant; 1er décembre 1664.) Perrin était sur le *Soleil*. Nous insistons sur ce qui se rapporte à la catastrophe qui priva la marine d'un vaisseau et la France d'un grand nombre de ses enfants, parce que la *Gazette* se montra fort réservée sur toute l'affaire de Gigeri, et fut

[1] Boesset de Villedieu, fils d'Antoine Boesset, maître et surintendant de la musique du Roi, servit bien dans la campagne de Gigeri et mérita d'être cité par la *Gazette* au nombre de ceux qui s'étaient signalés dans la journée du 6 novembre. Si brave qu'il fût, il est peu connu comme militaire; dans le monde de la galanterie, il se fit connaître par sa passion pour une femme bel esprit, madame Marie-Hortense Desjardins, qui donna quelques comédies à la troupe de Molière. Tallemant des Réaux a consacré une de ses *Historiettes* à madame Desjardins et à Villedieu. (Voyez notre *Dictionnaire critique*, p. 235.) On retrouvera M. de Villedieu en 1675.



presque muette sur le naufrage du navire, qui occupa cependant beaucoup la Cour et la Ville. On avait certainement recommandé à l'auteur de la *Gazette* de garder le silence sur les suites d'une expédition dans la pensée de laquelle MM. de Vendôme, Colbert et Le Tellier étaient pour beaucoup. Cette retenue d'ailleurs était d'autant plus naturelle qu'on savait qu'une enquête devait s'ouvrir sur les faits qui avaient préparé le déplorable dénoûment de l'entreprise. La *Gazette* se tut, mais tout le public parlait. Des hommes tenant au meilleur monde étaient compromis dans ce procès, que l'opinion jugeait avec ses passions ordinaires. Madame de Sévigné écrivait à M. de Pomponne, le lundi 17 novembre :

« Vous savez sans doute notre déroute de Gigeri, et comme ceux qui ont donné les conseils veulent jeter la faute sur ceux qui ont exécuté. On prétend faire le procès à Gadagne ; il y a des gens qui en veulent à sa tête : tout le public est persuadé pourtant qu'il ne pouvait pas faire autrement. »

M. de Gadagne n'eut point à subir de procès. M. de Castellan l'avait très-bien défendu dans sa Relation, il crut cependant devoir faire publier un écrit pour se justifier. (*Apologie* pour M. de Gadaigne, 1664, in-4°.) M. de Beaufort ne nommant personne, mais accusant quelques-uns des chefs qu'il se réservait de nommer au Roi, écrivait à M. Colbert, le 7 novembre 1664 :

« Il n'est plus temps de parler de cela ; il faut réparer, s'il y a moyen, cette brèche à la réputation, et se servir à l'avenir, s'il y a moyen, de gens moins intrigants et plus capables de conseiller et exécuter que certains que nous avions. » (Arch. de la Marine, vol. Campagnes 1646-1655.)

M. Saron de Champigny [1] fut chargé par le Roi de s'enquérir en Provence de tout ce qui était arrivé « depuis le départ de M. le duc » de Beaufort jusques au retour des troupes en France ».

Le 5 décembre 1664, M. de Louvois écrivait à M. de La Guètte, en réponse à une lettre de cet Intendant, du 25 novembre :

«... L'on convient que ce n'est point absolument la mauvaise qualité des

[1] M. Saron de Champigny ou de Saron-Champigny fut trente ans Intendant des provinces des Lyonnais, Dauphiné et Provence. Il se noya, le 23 novembre 1665, dans le Rhône, en quittant Lyon pour aller à Vienne et dans quelques autres villes du Dauphiné, afin « d'achever le département » (répartition) « des tailles de cette province », ainsi que nous l'apprend une lettre de son fils, datée de Lyon deux heures après cet événement et adressée à M. Colbert. (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, vol. novembre 1665.)

vivres envoyés à Gigeri qui a fait prendre à M. de Gadagne la résolution d'abandonner le poste et d'y laisser le canon; mais il faut demeurer d'accord aussi qu'elle y a contribué, puisque la méchante nourriture a rendu treize cents soldats malades, et que si tous ces gens-là eussent été en bonne santé, ils eussent pu faire prendre aux généraux d'autres résolutions que celles qu'ils ont prises; et à l'égard du canon » (des canons abandonnés au moment du retour précipité), « il y a des gens qui disent que si M. Martel eût voulu, il l'auroit pu embarquer[1]. Mais comme de loin il est fort difficile de juger bien sainement des choses, je crois, en mon particulier, *que le malheur plustôt que tout autre chose a ruiné un dessein qui auroit été par la suite très-avantageux à l'état,* et tout ce que je puis vous dire, c'est que M. le Tellier et moi » (le père et le fils) « étant persuadés de votre mérite et de votre application, nous croyons toujours qu'à l'égard des vivres, il n'y aura jamais eu de votre faute et que s'il y en a eu quelqu'une, elle sera venue de l'infidélité et de l'ignorance de ceux qui auront été employés à exécuter vos ordres. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 183, p. 189.)

M. de Louvois est ici très-modéré, il faut lui rendre cette justice; il n'a point de mauvais vouloir contre M. de Gadagne; il décharge M. de La Guette de sa responsabilité, quant aux vivres mauvais fournis à l'armée, et, s'il répète ce qu'on dit sur M. de Martel, à qui l'on impute de n'avoir pas rapporté en France les canons débarqués devant Gigeri, il n'appuie pas sur l'accusation, dont il sait très-bien l'injustice. La Guerre se plaignant de la Marine, c'est de tout temps! Il est peu d'expéditions faites en commun par la Marine et la Guerre où l'on n'ait vu, lorsque quelque disgrâce survenue à un certain moment en a compromis le succès, la Guerre s'en prendre à l'armée de mer. Nous avons vu cela de nos yeux en 1830, à l'expédition d'Alger, à propos du retard de l'arrivée de la grosse artillerie. C'était fort injuste.

M. Le Tellier, le 12 décembre 1665, adressait à M. le duc de Mercœur le billet suivant :

« Monseigneur, il est vrai que M. de Saron-Champigny a entendu quelques-uns des principaux officiers qui ont assisté au dernier conseil de

[1] M. de Gadagne ne manqua point de rejeter sur M. de Martel le délaissement des canons, que celui-ci ne put enlever, n'ayant à bord aucun gros palan ou caliorne propre à soulever les pièces de gros calibre. Il était parti de Toulon alors que l'on croyait que l'établissement de Gigeri était déjà solide, et le port n'avait point muni ses vaisseaux des palans dont on s'était servi pour débarquer l'artillerie. Dans une de ses lettres (Arch. de la Marine), M. de Beaufort dit : « On prétendra que M. de Martel aurait pu embarquer le canon; cela n'est pas vrai. »

guerre tenu à Gigeri chez M. le duc de Beaufort, et à ceux qui, depuis, ont été tenus chez M. de Gadagne, lorsque l'on prit la résolution du retour des troupes en France; aussi me le marque-t-il par sa lettre, et il y ajoute qu'il va passer dans les îles d'Hyères, pour entendre d'autres témoins; mais vraisemblablement tout ce qu'ils pourront déposer ne nous apprendra guères de choses que nous n'ayons déjà reçues par écrit. Mon fils se donne présentement l'honneur de répondre à la dernière lettre qu'il a reçue de vous. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 188, p. 224.)

Une lettre de M. de Louvois à M. Saron de Champigny nous apprend que l'Intendant se rendit aux îles d'Hyères, pour interroger M. de Gadagne, qui y faisait quarantaine. (Mêmes Arch.) M. de Saron avait entendu le général, les témoins et rédigé son mémoire, avant le 20 décembre; en effet, le 6 janvier 1665, M. de Louvois disait à l'enquêteur :

« Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'escrire le 20e du mois passé m'a été rendue avec les informations que vous avez faites sur la retraite de Gigeri; mais comme c'est une chose fort étendue, Sa Majesté n'a pu jusques ici y donner assez de temps pour les voir d'un bout à l'autre; ce sera entre ci et très-peu de jours, et si alors Sa Majesté a quelques ordres à vous envoyer sur cette affaire, je prendrai soin de vous le faire dire. Cependant je dois vous dire que votre travail a paru très-exact et qu'il éclaircira fort la vérité. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 191, p. 37.)

Le bruit qui s'était fait autour de cette grave affaire de Gigeri cessa bientôt. L'émotion qui avait agité la Cour, la marine et l'armée, se calma, et l'on en vint à penser comme M. de Louvois, que « le malheur » plus que la mauvaise volonté et la mauvaise direction donnée aux opérations avait « ruiné le dessein » de l'exécution duquel on s'était promis de grands avantages pour la France. Ce qu'il y a de sûr, c'est que la tête de M. de Gadagne, pour laquelle madame de Sévigné avait eu de grandes craintes, ne tomba pas. Le Roi sans se déclarer satisfait ne crut pas qu'il y eût lieu de sévir contre le général qui avait commandé l'armée après le duc de Beaufort. Et puis, M. de La Guillotière était mort, et l'on pouvait l'accuser de fautes dont il n'était plus là pour se défendre, et innocenter ainsi des coupables, si, en effet, il y avait des coupables, et non pas seulement des malhabiles. Enfin, d'autres événements vinrent appeler pour un temps l'attention du public; on oublia Gigeri. Tout s'oublie. Le deuil d'un grand nombre de familles, qui avait d'abord frappé le pays, bientôt ne toucha plus guère personne, et les sanglots se

firent discrets dans les hôtels, dans les maisons, dans les chaumières. Le Roi calma quelques douleurs par des grâces et des pensions, et l'on ne songea plus qu'à une campagne future à laquelle on se préparait. M. Charles-Félix de Galiau, comte de Gadagne, fut employé tout de suite après que le Roi eut jugé qu'en effet il était innocent des torts dont on avait chargé sa réputation. (Il vivait encore en 1673, commandant au pays d'Aunis. On ignore l'époque de sa mort. (Pinard, Chronologie historique militaire, t. Ier, p. 543.)

— Que faisait Du Quesne depuis qu'il était revenu à Toulon, c'est-à-dire depuis le mois de novembre 1664? En attendant un nouvel armement, il était allé à Paris, où il avait reçu l'ordre d'aller visiter le port du Havre afin de savoir quel parti on pouvait tirer de sa rade, et si l'on en pouvait faire un bon abri pour les vaisseaux d'un gros tonnage, ainsi qu'un Hollandais le proposait. Du Quesne se rendit au Havre, sonda la rade, et conclut à la construction d'une jetée défendue à son extrémité par une tour armée. Ordre fut donné alors à MM. Regnier-Jansse et Châtillon, qui avaient été chargés d'étudier une partie de la côte de France, de donner leur avis sur le projet de Du Quesne. M. Châtillon écrivit à M. Colbert, le 26 décembre 1664, qu'il était arrivé à Rouen, le 24 décembre, avec M. Regnier-Jansse, après avoir « visité très-exactement toute la » côte depuis Dunkerque, sans rien omettre de ce qui se pourroit » faire au dessein d'avoir des havres » (des ports de guerre), « jusque-là ils n'avoient rien trouvé de mieux préparé que Dunkerque, » les ports de Calais, Boulogne et Dieppe étant à conserver par des » ouvrages ordinaires, comme aussi le Havre de Grâce, où *il ne s'est » rien remarqué qui puisse souffrir la proposition, pour faire un môle » ou jetée avec une tour, ainsi que porte le mémoire de M. Du Quesne au » sieur Regnier-Jansse*. Ledit Havre sera toujours bon pour des vais-

[1] Les Archives de la Marine gardent un « *Mémoire du Havre de Grace, de celui de Fécamp et de Honfleur, par M. Du Quesne* », qui serait tout à fait sans intérêt pour nous, s'il ne contenait l'observation suivante : « En 1620 et 1622, la *Notre-Dame*, d'environ 800 tonneaux, et quatre autres de grandeur considérable, demeuraient à flot, de basse marée, proche de la grande barre. Aujourd'huy il n'y a pas d'endroit où une barque de 50 tonneaux puisse, de marée basse, demeurer à flot. » Ainsi, en quarante-cinq années, la rade du Havre avait été envahie par le galet et les débris de la hève poussés par le vent, à ce point que les plus petits navires y échouaient dans les basses eaux! Ce travail d'envahissement n'a point cessé depuis 1665; bien des projets ont été proposés pour l'amélioration de la baie, devant laisser libre l'entrée du port; mais aucun n'a été approuvé, et ce qu'on a pu faire n'a changé en rien un état de choses vraiment déplorable.

» seaux marchands et quelques frégates au-dessous de 300 ton-» neaux. » Le lendemain, M. Regnier mandait au ministre :

« En suite du mémoire qu'il vous a plu d'envoyer touchant ce que le capitaine Du Quesne vous a fait proposer pour la rade du Havre, j'ai été en personne la sonder avec M. de la Grandière, de mer basse, *il ne se trouve rien du tout* de ce qu'il a mis en avant, ni aucune apparence de le pouvoir faire, quelque dépense que l'on fît; et, touchant la rade du Havre, nous avons trouvé que, de mer basse, des grands navires avec un grand orage n'y peuvent être en sûreté, à cause de la quantité de roches et du peu d'eau, tellement que bien souvent les navires sont obligés d'abandonner leurs ancres ét leurs câbles et ensuite aller échouer sur les vases dans la baie du Hocq ou devant Honfleur. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Du Quesne dut être blessé des conclusions des ingénieurs autant que du procédé de M. Colbert, qui avait suscité leur contrôle par lequel sa proposition était mise à néant. Il paraît cependant qu'il ne manifesta pas son mécontentement, au moins par écrit; car nous ne voyons point de lettre de lui au ministre. A ce sujet, dans une conversation, il put soutenir son projet, mais aucun écho du cabinet de M. Colbert n'est venu jusqu'à nous, révélant l'entretien du Ministre avec le Chef d'escadre.

N'oublions pas qu'en 1664, Du Quesne prit sur les Turcs un vaisseau nommé le *Large,* ce qu'il rappella dans une lettre du 4 septembre 1671. Un procès lui fut intenté, nous dirons comment il s'en tira. L'escadre de M. de Beaufort fit sept prises, parmi lesquelles un navire hollandais nommé la *Couronne.* Ce fut au mois d'avril que ce bâtiment fut arrêté et visité par un des vaisseaux de l'escadre. Il portait des marchandises et des munitions de guerre à Alger. M. de Beaufort prit à sa remorque le Hollandais, qui, pour n'être pas bien gros, était cependant assez lourd et retardait la marche du Vaisseau-Amiral. Le duc ordonna alors au *Saint-Louis* de remorquer la *Couronne.* Du Quesne obéit, mais il éprouva bientôt une grande gêne de ce poids qu'il traînait derrière lui. Il dit alors à l'Amiral qu'il allait alléger la prise en se chargeant un peu lui-même. Il pouvait augmenter son lest sans s'alourdir trop, et demandait la permission de le faire. La cargaison de la *Couronne* se composait de fer en barres, de clous, d'acier, de planches, de toiles à voiles et de quatre pièces de canon qui n'étaient point montées et constituaient le fait de contrebande de guerre par un allié de la France. Le duc autorisa Du Quesne à prendre du navire hollandais pour le mettre

dans le sien tout ce qu'il voudrait. Il fit transborder mille barres de fer, les canons et les boulets qui, étant du calibre de ces pièces, étaient évidemment à leur futur usage. La *Couronne* se comporta mieux à la mer, le *Saint-Louis* ne se comporta pas plus mal. Tous deux arrivèrent à Toulon peu de jours après, et Du Quesne fit sa déclaration au lieutenant de l'Amirauté. Il reprit la mer au commencement du mois de juillet 1664 et y resta jusqu'au mois de novembre, qu'il se trouva en face d'un procès bien injustement intenté et « par un artifice digne de châtiment exemplaire », comme il le dit lui-même. On lui reprochait d'avoir, sans droit, transporté de la prise dans le *Saint-Louis* des objets qu'il ne devait point toucher. Il les avait déposés, en arrivant, entre les mains du procureur du Roi, ce qui l'innocentait évidemment; et, en son absence, un arrêt du Conseil, du 24 août, l'avait renvoyé devant le Parlement pour y être jugé. Du Quesne présenta requête « au Roy en son conseil », en décembre, aussitôt qu'il fut à Paris; et le 31 décembre, « le Roy ayant égard à ladite requête », déchargea « ledit Du Quesne, » premier Chef d'escadre des vaisseaux du Roy, commandant le na- » vire le *Saint-Louis*, de la poursuite qui pouvoit être faite contre » lui, en conséquence de l'arrêt du conseil du 24e août. » L'arrêt du conseil dont nous citons la conclusion est signé : « Séguier, Daligre (*sic*), Colbert. » (Arch. générales, Arrêts du conseil, E, 1717, fol. 247.)

— Le 31 décembre, M. Le Roux, chevalier d'Infreville Saint-Aubin, fils de l'ancien commissaire général, eut un brevet de capitaine de vaisseau. M. d'Infreville s'était, après trente ans de service, retiré vieux et souffrant, et on lui donnait pour dédommagement et consolation ce brevet, qui récompensait d'ailleurs le chevalier de Saint-Aubin du zèle et du mérite dont il avait fait preuve comme lieutenant de vaisseau. M. d'Infreville n'avait pas pris le parti de la retraite sans nourrir la pensée de rentrer en charge.

— Nous avons montré qu'une des préoccupations de M. Colbert était de chercher à créer des ports sûrs pour y abriter les vaisseaux, et qu'il avait chargé Du Quesne, en même temps qu'il chargeait deux autres personnes, de donner son avis sur le port du Havre. Il arriva ordre aussi à M. Colbert de Terron de visiter la côte de la basse Normandie pour désigner les lieux où pourraient être faits des établissements solides et ouverts, comme lieux de refuge, aux navires de guerre et de commerce. M. de Terron ayant fini sa

tournée, rendit compte au Ministre de sa mission le 1[er] décembre 1664 :

« .... J'ai vu les caps de la Hogue, Barfleur, la Hague et Capleri (?), Cherbourg et Omonville. Dans ce dernier lieu, qui est à quatre lieues de Cherbourg, nous avons trouvé de quoi faire un port flottant pour servir de retraite à vingt-cinq grandes frégates, en faisant une dépense de trois ou quatre cent mille livres. C'est une chose assez rare, dans ces mers sujettes aux marées, de trouver une fosse qui se puisse aisément fermer, où il y ait de l'eau pour tenir à flot, à marée basse, des vaisseaux de grand port ou des galères. François I[er] fit construire en même lieu une fortification en 1520, dans le dessein de se servir de ladite fosse pour ses vaisseaux, et, comme elle est accompagnée de rades et dans le milieu de la Manche, il n'y a point de doute que la situation est très-avantageuse.... »

Le projet d'un établissement maritime d'une certaine importance à Omonville n'eut point de suites. M. de Terron s'établit à Tonnay-Charente, ayant d'autres vues qu'il communiqua plus tard à M. Colbert, après avoir étudié avec le soin le plus grand les avantages et les difficultés de leur exécution. Il songeait à la création d'un arsenal maritime devant remplacer Brouage et la Rochelle et ne le cédant que peu à ceux de Brest et de Toulon. Son projet ne vit le jour que vers la fin de l'année 1664 ; à ce moment-là seulement, le Ministre, sollicité par M. de Terron, y donna toute l'attention qu'il méritait. Nous verrons à quelle époque précise doit être reportée l'exécution des premiers travaux à Rochefort.

— Dès l'année 1663, une escadre avait été préparée pour porter à Cayenne des troupes et des ouvriers ; elle était prête à partir le 10 février 1664 ; mais le vent la retenait. Elle mit enfin à la voile « le jour du mardi gras, à midi ». (Lettre de M. de Terron, 2 mars.) La revue avait été passée sur le *Brézé* par M. de Terron — un des intéressés dans l'entreprise — et M. de Tracy. Ce vaisseau était celui sur lequel MM. Lefèvre de la Barre et de Tracy avaient pris passage. Il était sous les ordres de M. Job Forant, capitaine de vaisseau, commandant de la petite escadre qui allait partir, et qui était composée, outre le *Brézé*, de l'*Aigle d'or*, capitaine, M. de Villepars ; du *Saint-Sébastien*, capitaine, M. de Pardejeu ; de la *Sainte-Anne*, capitaine, M. de Belle-Ile ; enfin des flûtes la *Justice*, la *Paix* et le *Jardin de Hollande*. M. de Terron écrivait à M. Colbert :

« .... Vous sçavez que nous avons embarqué sur les vaisseaux du Roy et les nôtres (ceux de la compagnie de Cayenne), sans compter les équipages des vaisseaux, six cent cinquante personnes tous bien sains, sçavoir :

150 soldats ou officiers, 50 valets, 150 artisans de tous métiers, et le reste travailleurs à la terre et gens de toutes manières; les vivres pour plus d'un an après la descente en Cayenne, les habillements à proportion et les instruments nécessaires à tous les arts. Les vaisseaux de la compagnie consistent en deux grandes flûtes neuves et bien agréées, un flibot, une petite frégate, une barque longue et plusieurs chaloupes, le tout neuf, et 130 mariniers et matelots pour les équipages.

» M. de La Barre ne m'a pas paru fort propre pour commander à d'autres hommes, et c'est assurément de son côté qu'il y a le plus à craindre; mais, avec les précautions que l'on a prises par le moyen de M. de Tracy, j'espère que, quelque chose qui puisse arriver par la faute du sieur de La Barre, l'on aura le temps d'y remédier. Pour moy, je ne me croirai jamais en sûreté que quand le pays où nous serons établis sera commandé par un homme choisi et donné par le Roy. De Brouage, le 16 mars 1664. » (Bibl. Nationale, Ms., Lettres à Colbert.)

Une lettre de M. du Lion signalait au ministre l'enthousiasme qui avait éclaté à bord du *Brézé* au moment du départ, lorsque M. de Terron avait reçu le serment de bien servir, que chacun avait prêté entre ses mains. Les cris répétés de *Vive le Roi!* « marquaient » la profonde allégresse, depuis le soldat jusqu'au capitaine ». La flotte arriva à Fonchal (île de Madère) le 20 mars, c'est-à-dire dix-huit jours après son départ; elle en repartit le lendemain, suivant une lettre du commandant de l'expédition, qui signait : Le Febure de la Bare (*sic*).

Par une lettre de M. du Lion (16 juin), nous savons que la flotte allant à Cayenne arriva heureusement au but de son voyage, et que les colons qu'elle portait furent très-bien reçus. Le *Brézé*, après être resté douze jours sur la rade de Cayenne, se rendit en six jours à la Martinique, d'où écrivait M. du Lion. Il mouilla devant l'île le 2 juin, et, le 16, s'apprêtait à partir pour la Guadeloupe. M. de Tracy devait envoyer de là un navire en France pour faire connaître au Roi les détails du voyage et l'état où l'on avait trouvé les choses. A la Martinique, dit M. du Lion, « l'honneur du souvenir de Sa Ma» jesté a été reçu avec une entière vénération, et il y était tout à » fait nécessaire; les justes en sont plus réjouis que ceux qui » ne l'ont pas été... Tout le monde est dans une entière sou» mission. » (Cette lettre vint en France par la voie d'Amsterdam.) Le *Brézé*, de retour de son voyage, mouillait dans la Charente le 13 août 1665; l'*Aigle d'or*, venant de Québec, arriva en France le 6 novembre; le *Saint-Sébastien* le suivit d'assez près, ramenant l'équipage de la *Paix*, qui s'était perdue à l'entrée du Saint-Laurent.

(Lettres de M. de Terron des 26 août, 8, 22 et 30 novembre, et 7 décembre.) Le 13 décembre, M. de Terron écrivait à M. Colbert :

« Le sieur Forant, qui étoit capitaine du *Brézé*, doit partir dans deux jours pour vous aller rendre compte de son voyage des Indes et du malheur qui lui est arrivé étant près d'entrer dans le port. » (Le *Brézé*, mouillé avec plusieurs autres navires sur la rade de la Rochelle, ayant cassé ses deux câbles dans un grand coup de vent, le mercredi 25 novembre, s'était perdu entre les Trousses et l'île d'Aix.) « J'estime que le Roi le doit faire servir la campagne prochaine, ou sur un navire particulier, ou sur l'Amiral; il est capable de faire une manœuvre délicate dans un péril, pour obtenir un grand succès ou éviter un grand désordre. »

Une lettre de M. de La Barre, datée « du fort Louis, île de Cayenne, 15 août 1664 », traite de la prétention qu'avaient les Anglais établis à Surinam dans le fort qu'y avaient bâti les Français autrefois, d'être maîtres sur la côte et de ne vouloir souffrir les autres Européens qu'à titre de tolérance. (Lettres à Colbert.)

— Une des plus grandes applications de M. Colbert était le développement des constructions navales, tant de celles qui ne devaient s'appliquer qu'à la guerre que de celles qui, propres au commerce, pouvaient cependant être utilisées dans la composition des flottes militaires. En 1664, il voulut connaître le nombre des navires appartenant aux particuliers, navires actuellement dans les ports du royaume, et non-seulement leur nombre, mais encore leur importance, leurs qualités, leur âge. Pour y parvenir, il fit rendre un arrêt du Conseil ordonnant à tous les lieutenants des Amirautés de dresser la liste des bâtiments existant dans l'étendue de leur juridiction, d'en faire « la description » et d'envoyer le résultat de cette opération « à la suite de la Cour, au sieur Colbert, conseiller au » Conseil royal et Intendant des finances, ayant le département de » la Marine. » Le duc de Vendôme, Amiral de France, était chargé de l'exécution de cet arrêt, qui fut signé : Séguier, Colbert, et rendu public le 21 avril 1664. (Archives générales. Arrêts du Conseil, volume 1717, folio 143.)

Si M. Colbert avait intérêt à bien connaître l'état des navires français qui étaient dans nos ports ou à la mer, il n'avait pas un intérêt moindre à savoir l'état des marines étrangères; aussi entretenait-il des agents en Angleterre, en Hollande, en Espagne et ailleurs. Ceux-ci, lorsqu'ils le pouvaient, et c'était quelquefois difficile, le tenaient au courant des armements et des mouvements des vais-

seaux. Les consuls étaient ses agents naturels; il avait aussi des agents secrets dont les rapports pouvaient lui servir à contrôler les renseignements des autres. Ainsi, à Londres, était un homme dont on trouve quelques lettres dans le recueil des lettres reçues par M. Colbert; ces lettres sont sans signature. Les plus importantes sont celles qu'il data de Londres, les 2 et 6 juin 1664. Il y annonçait au ministre que le secrétaire de l'Amirauté avait reçu l'ordre d'armer dans le plus bref délai trente navires : « vingt frégates de cinquante pièces de canon et dix (frégates) royales de soixante à quatre-vingts pièces. » Il ajouta :

« Sa Majesté est partie ce matin à quatre heures pour Chattam avec M. le duc d'Yorck. Il y restera jusqu'à mercredi et s'en ira à Portsmouth, où il y a plusieurs autres navires royaux que l'on apprête en toute hâte. M. l'Amiral » (le duc d'York, qui fut Roi — Roi très-infortuné! — sous le nom de Jacques II) « a nommé plusieurs capitaines qui ont servi Cromwel, et que le Roy a approuvés ». Dans la lettre du 6 juin, revenant sur ces capitaines, il dit : « Ce sont des fanatiques » (puritains), « mais on les dispensera du serment, et ils auront leur exercice libre dans leur bord. Le peuple est fort échauffé pour la guerre, aussi bien que plusieurs des grands. Le Roi se comporte néanmoins avec toute modération, ayant refusé même des lettres de représailles à ceux qui les recherchaient. L'Amiral de la flotte sera Montaigu, comte de Sandwich, et le vieux Pen suivra incontinent après avec la seconde escadre. » (La mort de Milord Montaigu, on le voit, avait été annoncée par erreur en 1661. — Voyez ci-dessus, p. 237.)

A la lettre du 6 juin fut jointe la liste de quatorze vaisseaux en armement à Chatham, trois du premier rang, trois du second, trois du troisième et cinq du quatrième, ce sont le *Prince Royal,* le *Royal Charles,* le *Royal Jacques;* la *Ville de Londres,* le *Henri,* le *Mathias;* le *Brave,* le *Portland,* le *Revenge;* l'*Élisabeth,* le *Hamshire,* le *Diamant,* le *Rubis,* l'*Aventure.* On armait à Woledge (*sic*) six vaisseaux, trois du troisième rang, et trois du quatrième : le *Dunkerque,* la *Henriette,* le *Plymouth;* la *Couronne,* l'*Amitié,* l'*Assuré.* A Deptfort, trois vaisseaux du quatrième rang et quatre du cinquième s'apprêtaient à prendre la mer : le *Jaloux,* le *Bréda,* le *Douvres;* la *Perle,* le *Dartmouth,* l'*Hector* et le *Dauphin.* »

XXX.

Pendant l'année 1664, la marine des bâtiments à voiles avait dépassé son budget, arrêté à la fin de l'année précédente, de la somme

de 163,914 livres. Le Roi accordait pour cette partie du service maritime pendant l'année 1665, la somme de 5,365,154 livres 4 sous, à laquelle devait être ajouté l'arriéré de 163,914 livres; c'était donc 5,529,068 livres 4 sous (probablement plus de dix millions de notre monnaie actuelle), que l'intendant des finances ayant le département de la marine devait trouver, afin que les armements des vaisseaux projetés et déjà en partie commencés n'éprouvassent aucun retard et répondissent aux besoins de la politique et à la protection du commerce. De leur côté, les galères étaient supposées devoir coûter 919,377 livres 3 sous; le budget total pour la flotte, composée de ses deux éléments, la voile et la rame, était ainsi fixé, entre le Roi et M. Colbert, à la somme de 6,448,445 livres 7 sous. (Bibl. Nat., Ms., Carnets de Louis XIV.)

— Du Quesne était « à la Cour », ou « à la suite du Roi », comme on disait. Il obtenait de M. Colbert que l'équipage du *Saint-Louis* ne fût pas licencié. « Un mémoire qu'il avait écrit sur cette question fut envoyé, le 23 décembre 1664, à M. de La Guette par le ministre, et l'Intendant, en accusant réception de cette pièce, qu'il renvoyait d'ailleurs à la Seyne où était M. de Beaufort, pour qu'à cet égard les ordres du Roi, favorables au sentiment de Du Quesne, fussent exécutés, l'Intendant, disons-nous, répondait :

« Si Sa Majesté voyait les choses de ce pays-ci d'aussi près que moi, elle n'aurait pas beaucoup d'égards à ce mémoire-là. Je ne dis pas cela pour faire entendre que l'équipage du *Saint-Louis* n'est pas aussi beau et aussi bon qu'il a été représenté par M. Du Quesne, mais seulement pour faire savoir que les autres capitaines vantent les leurs de même. J'estime que le meilleur seroit de laisser les matelots et soldats libres d'aller chez eux ou de demeurer entretenus; car de les tenir trois années enfermés dans un vaisseau par contrainte, c'est leur faire fuir le service. » 3 janvier 1665. (Lettre à Colbert, Bibl. Nat., Ms.)

Cette question des équipages était sérieuse, et très-bien envisagée par M. de La Guette. Les capitaines, obligés de composer leurs équipages, avaient beaucoup de peine à se procurer de bons hommes qu'on était obligé de payer cher. L'argent leur venait du trésor, mais quelquefois, au lieu de le donner à temps à leurs engagés, ils le gardaient pendant des mois et ne le donnaient ordinairement que contraints par les Intendants, forcés d'intervenir pour calmer des chaleurs d'emportement qui allaient parfois jusqu'à la révolte. Cet état de choses, signalé plus d'une fois à M. Colbert par les Intendants

des ports, avait suggéré au ministre une pensée, à propos de laquelle M. de Terron lui écrivait, de la Rochelle, le 4 janvier 1665.

« J'ai fort présente dans l'esprit la proposition que vous faites d'entretenir à terre et à la mer un certain nombre de matelots pour être uniquement au Roy et toujours prêts à s'embarquer, lorsqu'ils seront commandés. Je tâcherai de mettre la chose en état qu'il ne manque que votre approbation pour l'exécution, et si cet établissement peut donner lieu à ôter aux capitaines le payement de la solde des équipages, je crois que ce sera une très-bonne chose; car *il faut nécessairement qu'il y ait quelque malveillance de leur part*, puis que le bon payement que l'on fait depuis trois ans n'agit pas aussi efficacement qu'il le devroit, pour rappeler les matelots dans le service des vaisseaux du Roi, n'y ayant présentement *princes ni marchands* qui payent aussi bien que Sa Majesté. »

— M. Colbert se proposait de faire passer, du Levant en Ponant, un certain nombre de vaisseaux; il écrivait à ce sujet à M. Colbert de Terron :

« L'on travaille dès à présent en Levant pour le radoub et l'armement des vaisseaux; l'on donnera l'ordre à sept ou huit du moindre port » (tonnage) « d'aller désarmer en Charente, et à l'égard de tous les autres, ils auront ordre d'aller à Brest. Travaillez de votre côté à tenir toutes choses en état pour les recevoir, les désarmer et les remettre en mer. Quoique les vaisseaux viennent bien radoubés et bien agréés, il faut travailler à bien remplir les magasins, non-seulement pour cette occasion, mais encore pour toutes les autres qui peuvent survenir. » (Note de la main de M. Colbert, à la marge d'une lettre à lui écrite de Brouage, le 11 janvier 1665, par M. de Terron.)

Dans cette lettre de M. de Terron, nous trouvons le détail suivant :

« Je cray (*sic*) que les efforts de cette année doivent être pour le cuivre, les canons de fer et les balles rondes et à deux têtes » (boulets ronds et boulets ramés ou Anges) « M. le commandeur de Nuchèzes a fait offrir son canon » (ses canons) « à 11 livres le quintal; il en a environ cinquante pièces qui sont assurément de fort bonne matière et fort déchargées de métal. Je cray que ce n'est pas cher; celui que vous avez tiré de Suède, tous frais faits, a coûté davantage, et assurément ils ne peuvent (*sic*) être meilleurs. »

M. Colbert, annotant ce passage, dit :

« J'ai écrit en Suède de nous envoyer cette année du cuivre, des canons de fer et des balles rondes. Ne manquez pas d'acheter le canon de M. de Nuchèzes, et aussitôt que vous m'en aurez donné l'avis, je ne manquerai point de vous faire tenir le fonds, et même si vous en trouviez

davantage à acheter, je vous prie de n'en point laisser échapper. Je vous recommande aussi surtout la fonderie de Xaintes, et voir à ce que vos fondeurs exécutent bien ce qu'ils vous ont promis de vous en donner : quatre-vingts tous les ans ! Je fais venir un fondeur qui est à Narbonne qui a offert de faire fondre en France des canons de fer aussi bons et aussi déchargés de métal que ceux d'Angleterre ou de Suède. J'ai écrit en même temps à M. le chevalier de Terlon et à M. Courtin de nous en adresser quatre ou cinq cents pièces de Suède. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

M. de Terron acheta les canons de M. de Nuchèzes, et, le 19 avril 1665, il écrivait de Tonnay-Charente : « Je fis payer hier, » 20,680 livres à M. le commandeur de Nuchèzes pour les cin- » quante pièces de canon. Je vous supplie de me mander si vous en » avez fait le fonds. » Les canons de M. de Nuchèzes étaient de calibres et de grandeurs différents ; mais on n'en était pas encore à ce point où l'on en vint plus tard, d'armer de canons uniformes chacune des batteries d'un vaisseau. Les calibres variaient beaucoup, et avec eux naturellement la grosseur des boulets et celle des gargousses ; grand embarras dans un combat, grande confusion, cause de pertes considérables de temps. Les réformes sur ce point vinrent assez tard. M. Colbert ne pouvait tout faire d'un coup ; il faisait d'ailleurs aux usages du temps les concessions nécessaires pour ne pas tout désorganiser. Il refit lentement, et cependant cette lenteur n'était pas sans une certaine hâte. Il pressait partout ses agents, mais il se heurtait partout à des habitudes anciennes, à des préjugés, à des routines ; il obtenait souvent sans convaincre, et ne parvenait à triompher des difficultés qui lui étaient opposées qu'en employant l'indiscutable autorité du Roi. Louis XIV soutenait son ministre, et pour marquer combien il appréciait les services qu'il lui rendait, saisissait toutes les occasions de lui donner d'éclatantes récompenses. L'abbaye du Bec, au diocèse de Rouen, étant venue à vaquer, le Roi la donna à M. Colbert ; c'était un riche présent. M. de Terron se hâta d'en faire ses compliments à son parent, comme d'un témoignage de la « faveur de Sa Majesté qui honorait la maison de Colbert pour » jamais » (22 février 1665). Le commandeur de Nuchèzes écrivit, des Époux, le 25 février, pour complimenter le ministre : « J'ai » appris avec toute la joie imaginable le don que le Roi vous a fait de » la plus belle abbaye de son royaume. » Chacun s'empressa de féliciter M. Colbert, princes et grands seigneurs, magistrats et militaires, marins et bourgeois ; le ministre ne vit dans la bonté de Louis XIV

qu'un encouragement à redoubler d'efforts pour porter le lourd fardeau dont il était chargé. Il fut plus riche sans être plus fier. Il ne pouvait pas être mieux établi dans l'esprit du Roi, mais aux yeux des courtisans l'abbaye le mettait hors de pair avec tous les hommes qui faisaient les affaires de l'État. Il ne prétendait le pas sur personne, et de fait il l'avait sur tout le monde.

— L'escadre de la Méditerranée préparée pour le duc de Beaufort était prête dès avant la fin du mois de janvier, malgré « trois se- » maines de pluie et dix jours de gelée » qui avaient retardé les travaux de l'armement. Le duc se flattait néanmoins de pouvoir mettre à la voile le 22 ou le 23 de janvier. Il était à Marseille le 20 et allait se rendre à Toulon. M. Gabaret, le capitaine du Vaisseau Amiral, était « malade en grand danger », et M. de Beaufort, obligé de le remplacer, avait désigné « M. de Beaulieu avec quatre ou cinq sous-officiers (officiers inférieurs). » (Le duc à M. Colbert, Marseille, 20 janvier 1665.) Les choses n'allèrent pas aussi vite que l'auraient voulu Louis XIV, M. Colbert et M. de Beaufort. Le temps força l'escadre à rester dans les eaux de Toulon un mois encore.

A ce moment-là on armait dans la Charente une petite escadre destinée aux Indes orientales. M. de La Roche Saint-André en avait le commandement et montait le *Rubis,* qu'allaient accompagner la frégate l'*Hermine* et une flûte. On préparait en même temps l'*Aigle d'or,* le *Saint-Sébastien,* la *Justice* et la *Paix,* devant porter des troupes au Canada. L'*Aigle d'or* et la *Paix* partirent de la Rochelle le 13 mai; le *Saint-Sébastien* et la *Justice* les suivirent de près.

— Arrêtons-nous ici un moment pour dire quelques mots d'une institution dont on s'est moqué, faute d'en avoir bien compris la pensée, — nous voulons parler du *juste-au-corps à brevet.* — Le Roi, effrayé pour sa noblesse des dépenses où l'entraînait le luxe des habillements, décida, le 16 janvier 1665, que personne, sans sa permission, ne pourrait « faire appliquer, sur les juste-au-corps, » passementeries, dentelles et broderies d'or et d'argent ». C'était dans l'intérêt des hommes peu favorisés de la fortune, et surtout de ceux des officiers de terre et de mer qui n'avaient pour vivre que de petits biens et de médiocres appointements, trop irrégulièrement payés, et qui, au détriment de leurs créanciers, étaient entraînés à suivre l'exemple de leurs camarades riches. Pour que la mesure fût ou parût générale, Louis XIV l'appliqua aux princes, et, le 5 février

1665, donna au prince de Condé et au duc d'Enghien des brevets qui les autorisaient à porter des juste-au-corps de couleur bleue, garnis de galons, dentelles ou broderies d'or et d'argent, « en la » forme et manière qui leur seront prescrites par Sa Majesté ». (Arch. générales, KK, 118.) Nous voyons que, pour établir l'égalité entre les officiers de la marine, le Roi permit (2 mars 1665), — c'est-à-dire ordonna — aux capitaines et lieutenants des vaisseaux et des galères de porter le juste-au-corps « garni de passements, en une forme et manière » qui ne nous est pas connue, mais qui devait être relativement simple, « la marine ayant des officiers malaisés ». (Arch. de la Marine, Ordres du Roi, 1665.) Cette mesure allait à établir un costume uniforme, et c'est la première tentative de ce genre que nous puissions signaler.

— M. d'Alméras, qui avait toujours la garde-côte, prit un navire biscayen, qu'il mena à Lisbonne au lieu de l'envoyer en France; c'était une faute qu'on lui reprocha vivement. Les choses furent à ce point que le Roi ordonna qu'on le mît aux arrêts. « Il convint » fort de la faute qu'il avoit faite; cela ne l'a pas empêché qu'il n'ait » fort bien persuadé le duc de Medina-Celi et le gouverneur de » Cadix qu'il avoit eu de bonnes raisons de faire ce qu'il a fait. » M. de Louvois, sur un ouï-dire malveillant, avait prétendu que M. d'Alméras avait amené sa cornette devant les Anglais. M. de Rabesnières-Treslebois, capitaine de l'*Infante,* qui allait de conserve avec le *Mazarin,* monté par M. d'Alméras, le justifiait nettement d'une telle accusation. M. de Terron, qui avait pour M. d'Alméras une juste estime, fondée sur le caractère et les bons services de cet officier, avait voulu que les arrêts lui fussent adoucis; il le fit mettre (16 mai) « dans la tour, qu'il » gardait « tout le long du jour, et le » soir il se » retirait « dans une maison particulière ». Cela déplut, et M. Colbert, prétendant que M. d'Alméras ne pouvait se justifier d'avoir conduit sa prise à Lisbonne, écrivait que le Roi voulait qu'il couchât dans la tour, « étant important qu'on en use ainsi ». C'était une petite satisfaction donnée à l'Espagne, alors en bons rapports avec nous, et qui voyait d'un œil jaloux nos relations avec le Portugal, relations que nous dissimulions sans les pouvoir cacher tout à fait, témoin ce passage d'une lettre de M. de Terron, datée de Tonnay-Charente, le 21 janvier 1665 :

« Il reste l'affaire du Portugal, laquelle je prétendrois dissiper en cette manière : « Je donnerois le *Saint-Sébastien* au sieur Guillon, qui porteroit

200 hommes, et je fréterois encore deux flûtes, *prenant le prétexte de les envoyer à Bayonne pour quelques affaires*. Ledit sieur Guillon prendroit une commission pour porter ces gens en Provence, et, *cajolant la côte d'Espagne* » (louvoyant pour s'en approcher), « *il choisiroit son temps pour entrer dans la rivière de Lisbonne.* »

En définitive, ce ne fut pas le *Saint-Sébastien* qui alla en Portugal, mais le *Triomphe,* qui partit le 26 avril, emportant sept cent cinquante passagers, « tant hommes de levée que volontaires ». (Terron, lettres des 4, 11 et 25 janvier, 22 février, 1er mars, 4, 8, 18 et 31 mai 1665; Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

— Les questions de préséance et d'autorité occupaient, au commencement de l'année, la marine de Hollande, comme celle de France. A Toulon, le chevalier Paul, Lieutenant général, prétendait donner le mot d'ordre dans le port; et M. Pierre de Fricambault, Chef d'escadre de Provence, lui déniait ce droit. M. Paul se fondait sur ce que jadis M. le comte d'Harcourt avait « donné ledit mot dans le » port, étant Lieutenant général »; mais, objectait M. de Fricambault, « M. Paul ne dit pas que c'étoit par déférence qu'on deman- » doit ce mot à M. d'Harcourt », comme M. Paul, aussi bien que lui, M. de Fricambault, l'avaient demandé à M. le duc de Créqui lorsque cet Ambassadeur était venu à Toulon, se rendant à Rome. D'ailleurs, M. le commandeur de Nuchèzes, Lieutenant général, refusa, « n'étant pas de sa charge de donner le mot » au capitaine du port. « Les vaisseaux qui sont dans le port sont », disait M. de Fricambault, « sous la charge du Chef d'escadre et des officiers de » port dépendant de lui, lesquels prêtent le serment de bien et fidè- » lement servir le Roi, *sous l'autorité de M. l'Amiral et dudit Chef » d'escadre.* » Il ajoutait : « Les Chefs d'escadre sont les anciens et » solides officiers de la Marine après l'Admiral et le Vice-Admiral ». Les Lieutenants généraux étaient de création récente, comparés aux Chefs d'escadre, et ceux-ci n'étaient pas disposés à reconnaître la supériorité des autres. Il est vrai que Du Quesne, en sa qualité de premier Chef d'escadre, prétendait servir de Lieutenant général et qu'il avait obtenu de servir comme tel. Quand on lui contestait cet avantage, il se référait toujours à la date de sa commission de capitaine. L'ordre était encore bien loin d'être établi. Les rivalités surgissaient à tout moment, et il fallait qu'on priât M. Colbert de décider les fâcheuses questions auxquelles elles donnaient naissance.

A ce même moment, que se passait-il en Hollande? Les États

mettaient fin, par une décision souveraine, à un état de choses qui affaiblissait la flotte en favorisant le désordre dans le commandement. A la dernière bataille navale contre l'armée de Cromwell, en 1653, quand M. Martin Tromp, l'illustre Amiral qui commandait en chef, tomba blessé à mort, la confusion se mit dans les escadres, chacun des généraux voulant donner des ordres et prétendant se faire obéir. Les États furent obligés de faire, pour chaque campagne, ce qu'on faisait en France; ils choisirent les commandants, non sans trouver des résistances vives et de sérieuses protestations, et comprirent enfin qu'il fallait apporter un remède au mal qui ruinait la discipline. Mais si les mérites étaient inégaux, les prétentions étant les mêmes, l'embarras était grand. Après avoir tout examiné, balancé tous les intérêts, pesé tous les droits, ils établirent un état-major général, dont le cadre devait être stable, — sage résolution qu'aurait dû prendre tout de suite M. Colbert, et qu'il prit bien tard! — Ils le composèrent ainsi : M. Wassenaert Obdam fut créé Amiral général de la flotte, ayant le pas sur tous les autres généraux et les commandant tous. MM. Michiel Adriaenszoon de Ruyter, Cortenaert et Jan Corneliszoon Meppel, furent faits Vice-Amiraux généraux, ayant le pas et le commandement sur MM. Cornelis Tromp[1] (le fils de feu Marteen Tromp), Jan de Liefte et Court Adelaar, Vice-Amiraux particuliers. (*Gazette d'Amsterdam,* 5 février 1665.)

(Nous empruntons l'orthographe des noms des officiers généraux, que nous simplifierons dans le récit, pour éviter toute apparence d'affectation, à l'Histoire de la Marine hollandaise, ouvrage très-considérable et très-estimé de feu M. de Jonge : *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen, door M. J*(ohan) *C.* (Carolus) *de Jonge, Archivarius van het Rijk.* 1833.) M. de Jonge (le Jeune) mourut à la Haye le 2 juillet 1853, âgé de soixante ans.)

Ce ne fut pas la seule décision importante que prirent les États; ils firent publier que « tout capitaine qui prendrait un navire anglais aurait une récompense pécuniaire : si c'était le Vaisseau Amiral de l'armée anglaise, il recevrait 50,000 livres; le vaisseau Vice-Amiral, 40,000 livres; le vaisseau monté par le brigadier, 30,000 livres, et ainsi des autres, à proportion de leur grandeur et de leur force en

[1] Né à Rotterdam, le 9 septembre 1629, M. Cornelis Tromp, digne fils de son père, eut une brillante carrière. Il compte parmi les plus grands hommes de mer de la Hollande. Il mourut à Amsterdam le 29 mai 1691.

artillerie. Celui qui prendrait le pavillon du grand mât de l'Amiral devait avoir en présent 5,000 livres, et ainsi pour les autres pavillons du Vice-Amiral, du brigadier et des simples capitaines ». La déclaration portait que Messieurs les États feraient *mourir honteusement* tout capitaine qui rendrait son navire par lâcheté, ou se retirerait du combat sans la permission expresse du commandant de l'armée.

— Revenons à nos Français. Du Quesne, à Paris, plaidait pour ses intérêts. Il n'avait pas de meilleur avocat à la Cour, et se fiait d'ailleurs plus à sa persévérance et à son habileté, appuyées de son bon droit, pour avoir raison des difficultés qui s'opposaient à la réalisation de ses vœux, qu'à tous les tièdes protecteurs que rebutaient bientôt les refus. M. Colbert finit par se laisser persuader et ordonna à M. Subleau, Trésorier général des galères, de compter à Du Quesne 15,000 livres, savoir : 3,000 livres pour ses appointements depuis le 1er janvier jusqu'au 3 mai 1665, qu'il « est demeuré à la suite de Sa Majesté », et 12,000 livres « pour gratification, en » conséquence de la prise qu'il a faite, il y a deux ans, du vaisseau » nommé la *Perle,* sur le Turc, chargé de riches marchandises ». (Bibl. Nat., Ms., Trésor royal.) Au-dessous de l'article du compte que nous citons se lit la mention suivante : « Au sieur Du Quesne, » premier Chef d'escadre des armées navales, pour son rembourse- » ment et indemnité de plusieurs dépenses extraordinaires par lui » faites pendant le service qu'il a rendu, depuis l'année 1662 jusques » au 30 mai 1665. » Du Quesne recevait donc 19,000 livres, bien plus de 38,000 francs d'aujourd'hui. C'était une somme. Il était encore à Paris à la fin du mois de mai.

Pendant que le « premier Chef d'escadre des armées navales », étant à la Cour, voyait sans doute quelquefois Louis XIV, plus souvent M. Colbert et M. de Vendôme, — l'Amiral, qui n'avait pas une grande influence, mais qu'on ne devait pas négliger, parce qu'en définitive il fallait son attache à tout ce qui se faisait, — M. de Beaufort se préparait à appareiller ; il allait lever l'ancre pour prendre le large. L'escadre qui allait opérer dans la Méditerranée était composée de sept navires : La *Royale* (36 canons et 400 hommes), portant l'Amiral et ayant pour capitaine, non pas M. de Beaulieu, qu'avait désigné le duc pour commander son vaisseau, mais M. Gabaret père, revenu à la santé ; le *Mercœur* (36 canons et 230 hommes), capitaine, M. de Thurelle ; l'*Écureuil* (38 canons, 230 hommes), capitaine, M. de Preuilly d'Humières, qui avait pour capitaine en

second son frère, M. le baron Crevant de Contay ; la *Perle* (38 canons, 230 hommes), capitaine, M. de Kerjean ; l'*Étoile* (38 canons, 230 hommes), capitaine, M. des Lauriers ; la *Sainte-Anne*, brûlot, capitaine, M. Champagne ; le *Saint-Cyprien*, brûlot, capitaine, M. de Cou. — M. Trubert était, sur la *Royale*, commissaire général de l'escadre.

Après des contre-temps causés par les vents, le 17 février, M. de Beaufort profitant d'un bon nord-ouest partit, escortant trois bâtiments de Saint-Malo qui avaient réclamé sa protection. C'est vers les caps Martin, de Palme et de Gatte que se dirigea l'escadre. Dans la nuit du 17 au 18, une véritable tourmente la contraignit à se mettre à la cape sous la plus petite voilure, les basses voiles seules dehors et arrisées ; mais l'état de la mer — une mer monstrueuse passant sur le pont des vaisseaux — et la force du vent obligèrent les navires à fuir devant la lame. La *Royale* fit vent arrière pour chercher le cap de Poule ou le golfe de Palme. C'est ce dernier point qu'elle atteignit, mais elle n'osa se hasarder à entrer dans la baie, le sud-ouest battant en côte, et la mer déferlant sur la terre en vagues hautes comme des montagnes. Le reste de l'escadre rejoignit l'Amiral, les 19 et 20 février, le ciel chargé toujours de brouillard et de grêle, la mer blanche d'écume et le vent furieux. Enfin, le 24, on aperçut un navire qui profitait d'une certaine amélioration du temps et croisait, des îles Saint-Pierre à Tolari. On se mit tout de suite sous voile et les vaisseaux prirent des directions diverses pour chercher à l'envelopper. MM. de Thurelle et de Preuilly qui étaient le plus au vent le chassèrent tout le jour, mais sans l'atteindre. Ces corsaires avaient des navires bons marcheurs et fins voiliers, que des vaisseaux faits pour la guerre et non pas essentiellement pour la course ne joignaient guère. Bref, la nuit emporta le pirate, et l'escadre gagna le cap de Poule, où elle remplit quelques tonneaux d'eau douce, sans pouvoir communiquer avec les habitants « à cause de la peste de Toulon ». Après cette courte relâche, le 28 février, M. de Beaufort appareilla de nouveau. Le vent le força bientôt à reprendre l'allure de la cape « pour voir s'il ne » calmeroit pas, *la lune étant dans son plein* ». Vaine attente. Pendant deux jours la tempête continua de sévir, au point de mettre en danger les moins grands navires. On put cependant se porter a vent du cap de Port-Farine, et de là aller à la Goulette, le ciel s'étan éclairé et par « un beau clair de lune. »

Au point du jour, les vaisseaux étaient assez près de terre ; ils mirent alors leurs chaloupes à l'eau, avec les équipages de ces embarcations bien armés. Chacun des brûlots reçut six gardes-marine et trente-cinq soldats tirés de tous les bords, et les deux détachements furent mis sous les ordres de M. de Lestonac et du chevalier de Certaines, enseignes sur le Vaisseau Amiral,— ce dernier faisant fonction d'enseigne bien que lieutenant et pourvu d'une commission de capitaine, chose assez étrange, mais réelle. — Les brûlots tirant moins d'eau que les autres navires s'approchèrent de la côte à distance du mousquet, avec ordre d'aborder ce qu'ils trouveraient de bâtiments mouillés devant la Goulette. Préparatifs inutiles. Le sud soufflait de terre et si fort qu'il fut impossible de gagner l'entrée du golfe. Le vent qui « toutes les nuits vient de l'étang de Tunis », joint au sud qui éloignait l'escadre du point où elle espérait arriver, força les vaisseaux à courir de grandes bordées pour tâcher de s'approcher de la terre. La nuit se passa ainsi ; mais le jour étant venu on aperçut au cap de Carthage quelques navires à l'ancre. Trois d'entre eux appareillèrent en hâte, et prirent la bordée de l'est, puis changeant d'amures, allèrent s'abriter sous les forts de la Goulette. Le plus petit s'échoua à terre, un plus grand fit côte plus au large, le troisième, plus fort que celui-ci, resta à la voile pour voir si les Français oseraient l'attaquer malgré le feu des canons de la ville. C'étaient trois algériens, que l'on reconnut à leur forme et à leur manœuvre.

La *Royale* se dirigea vivement vers le hardi corsaire, qui semblait défier l'escadre ; mais à une demi-portée de canon de lui, l'eau manqua à M. de Beaufort, qui talonna, et vit « la vase soulevée par » son gouvernail ». Il fut obligé de se reporter en arrière et de mettre en panne, pour rester spectateur de ce qui allait se passer. M. des Lauriers, dont le vaisseau pouvait approcher l'Algérien, manœuvra pour le joindre, le joignit et l'aborda « *comme un César dont il avoit le cœur* », dit M. de Beaufort. L'*Étoile* était de moyenne force et s'attaquait à un navire qui, avec six cents hommes et quarante-six pièces de canon, portait le plus brave des pirates, Barbier-Hassan, Amiral d'Alger. La chaloupe de la *Royale,* promptement détachée du vaisseau, sous le commandement de M. Loyré, alla aider l'*Étoile,* sur laquelle, la veille, s'étaient embarqués MM. Tambonneau et Plessard, volontaires. M. des Lauriers avait abordé Barbier-Hassan, presque debout au corps, son beaupré entre le

beaupré et le mât de misaine de l'Algérien, et alors avait commencé la canonnade. Le combat fut terrible. Les corsaires tinrent longtemps; cependant, ils cédèrent à la furie française, et, en grand nombre, se jetèrent à la mer pour gagner la côte. M. des Lauriers profitant de cette panique sauta de la poupe de l'*Étoile* où il se tenait, dans le navire ennemi; mais il y était à peine, qu'il fut tué. MM. Plessard, Tambonneau et Loyré qui le suivaient furent, le premier tué, le second gravement atteint à la cuisse, et le dernier à l'épaule gauche, qui fut cassée d'un coup de feu. Tous les officiers de l'*Étoile* et « les braves soldats de Gigery » qui étaient à bord, furent plus ou moins atteints. A ce moment, les chaînes des grappins qui tenaient l'*Étoile* attachée au navire algérien se rompirent, et le vaisseau français, dont les voiles n'avaient point été serrées, mais carguées seulement, fut séparé par le vent du bâtiment qu'il pouvait considérer comme sa proie. Le lieutenant de l'*Étoile*, qui n'avait pas quitté la batterie basse, son poste de combat, averti de cette séparation, monta sur le pont et se vit dans l'impossibilité de manœuvrer pour tenter un nouvel abordage, son gréement étant haché par le canon.

Les brûlots avaient pour consigne de courir au corsaire pour l'incendier ou le prendre à l'abordage, avec les cent hommes qu'ils portaient; ils ne s'en approchèrent point, bien que le chevalier de Certaines eût dit, de la part de M. de Beaufort, à MM. Champagne et de Cou « *qu'ils seraient pendus* » s'ils avaient une conduite timide. M. de Thurelle et M. de Preuilly reçurent l'ordre apporté par M. de Belle-Isle, major de l'escadre, de remplacer l'*Étoile*. Le *Mercœur* arriva le premier, s'échoua à la portée de pistolet du barbaresque, le bout de son beaupré le touchant, et ce mât penché pouvait servir de pont à l'équipage de M. de Thurelle qui, après que la mousqueterie eut un peu balayé les châteaux et les gaillards de Barbier-Hassan, passa du *Mercœur* sur l'Amiral d'Alger, l'épée et la hache à la main, et s'en empara. Il coupa les câbles du vaisseau pris, afin que le vent le poussât au large. Mais alors le corsaire parut tout en feu, et le *Mercœur* courut le danger d'être brûlé comme l'Algérien, d'où les chaloupes de la *Royale* et du *Mercœur* purent tirer tous les Chrétiens et quelques Turcs. Se voyant perdus, les Algériens avaient entassé dans leurs embarcations tout ce qu'ils avaient de monde, puis en se retirant avaient allumé la mèche qui devait porter l'incendie à l'avant et à l'arrière de leur vaisseau.

M. de Preuilly, voyant que le *Mercœur* achevait la défaite de l'Algérien, se dirigea vers le second navire échoué, sur lequel M. de Kerjean avait déjà mis le cap, par ordre de l'Amiral. Pour ne pas s'échouer aussi, l'*Écureuil* et la *Perle* attaquèrent le pirate avec le canon et le réduisirent à se brûler. Pendant que le feu faisait son office de destruction, les chaloupes françaises sauvèrent les esclaves chrétiens que les gens d'Alger avaient liés dans la cale. Un certain nombre de Turcs furent pris, et la plus grande partie de l'équipage en cherchant à mettre le pied sur le rivage de la Goulette périt par le canon français. Quant au troisième navire d'Alger, il fut coulé, les forts de la terre n'ayant pu empêcher quelques vaisseaux de M. de Beaufort de l'approcher assez pour le démanteler. Le duc eut le regret de ne pouvoir amener à Toulon un des trois vaisseaux pirates, le plus grand surtout, cet Amiral d'Alger que commandait le renégat portugais qui, à son nom de Barbeiro avait joint celui de Hassan. Les relations le nomment Barbier-Rassam, Barbier-Rassent ou Raçan. Selon les Algériens faits prisonniers, ce pirate avait cent cinq ans, chose peu probable assurément, mais qui est restée traditionnelle dans l'histoire des Régences. Il fut tué au commencement du combat, et cela jeta un certain découragement parmi ses gens, qui le croyaient immortel, sa vie ayant résisté à d'incroyables fatigues et son corps étant sorti à peu près intact des nombreuses rencontres où il s'était trouvé contre les Chrétiens.

Le navire algérien combattu par l'*Écureuil* et la *Perle* avait pour capitaine un corsaire nommé par les Français Pied de Galle (*Piede di Gallo,* italien, Pied de coq). Il était richement chargé et venait de Bône. « La perte de ces trois navires est considérable et cela » fâche messieurs de Tunis, dit M. de Beaufort; mais ce qui leur » déplaît encore davantage, c'est de voir que leurs forteresses ne » puissent mettre leurs vaisseaux ni ceux de leurs amis à couvert du » feu des nôtres. *Les Anglois, tout fiers* » (hardis) « *qu'ils sont, n'ont* » *jamais osé tenter de pareilles choses, bien qu'ils en ayent souvent trouvé* » *l'occasion ici et à Bougie.* »

Le duc de Beaufort resta longtemps sur la rade de la Goulette pour réparer ses navires, qui avaient des mâts, des vergues et des manœuvres coupés et hors de service. Il fallut mettre en place tout ce qu'on avait de rechange. Le 12 mars 1665, dans la soirée, l'escadre leva l'ancre et alla croiser non loin de Port-Farine, où étaient onze barbaresques attendant les vents favorables pour sortir. Mais

l'ouest-nord-ouest soufflant toujours avec rage, elle fut obligée de relâcher dans la rade qu'elle quittait « pour en repartir, dit M. de » Beaufort, dès que le temps le permettra, lequel nous persécute » furieusement, n'ayant eu, depuis Toulon, que des mers hautes » comme les nues et des vents à tout rompre, ce qui n'est guères » propre à faire le cours » (la course) « et y réussir ». (Beaufort, à bord de l'Amiral, de la rade de la Goulette, proche Tunis, ce 12e mars 1665. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 251, pièce 49.)

A la suite de la longue relation qui nous a fourni les détails qu'on vient de lire, se trouve une liste de navires algériens alors en course; elle est aujourd'hui sans intérêt pour qui ne se propose pas de faire l'histoire de la marine des Barbaresques, et pour nous-même qui ne prétendons pas écrire celle de la marine d'Alger, bien qu'Alger soit, depuis 1830, une colonie française qui nous intéresse comme elle intéresse tout Français et peut-être un peu plus que bien d'autres par le souvenir de la campagne qui la donna à notre pays, campagne à laquelle nous assistâmes, en qualité de chroniqueur de champ de bataille (*reporter,* suivant l'expression anglaise,) du journal politique alors le plus accrédité[1].

A la suite de la liste que nous négligeons, est un renseignement que nous croyons devoir recueillir; il nous fait connaître que parmi les charpentiers qui travaillaient à Alger étaient trois Français : Jean de Mirail, de Bordeaux, esclave, Abraham Coloris et Philippe, Marseillais. Ce dernier périt brûlé dans le vaisseau de Barbier-Hassan. Le 5 mai 1665, M. de La Guette écrivait à M. Colbert :

« Le capitaine Desloriers (*sic*) n'a point laissé d'enfants; mais sa veuve, qui est déjà assez âgée, en a plusieurs d'un premier lit, et a très-peu de bien pour pourvoir ces enfants-là. Il seroit donc de la bonté de Sa Majesté de faire distribuer quelque petite grâce dans cette famille désolée par la perte de celui qui leur donnoit leur subsistance. »

Le Ministre soumit cette lettre au Roi, qui, de sa main, inscrivit en marge le chiffre : 600 £. (Bibl. nat., Ms.)

L'escadre de M. de Beaufort rentra à Toulon pour se mettre en état de faire une nouvelle campagne. Le commandeur Paul, à peine remis d'une maladie de trois mois, faite à Marseille, reçut l'ordre d'aller à la Seyne voir les radoubs qu'on y faisait, puis une lettre de la Cour, lui demandant s'il était en état de « servir sous l'autorité

[1] Le *Constitutionnel,* qui avait 21,000 souscripteurs, et faisait au gouvernement du Roi Charles X une opposition très-modérée.

de S. Alt. de Beaufort », il accepta ce double devoir, demandant, quant à un embarquement, qu'on lui donnât un navire autre que celui où serait embarqué Son Altesse, parce que, si l'Amiral faisait un détachement de navires, son rang le lui procurerait certainement et le mettrait à même de servir plus activement que s'il était « sédentaire dans un Amiral, sans y rien faire, comme ci-devant ». (Le chevalier Paul à M. Colbert, 15 mars 1665.)

Les rapports entre la France et l'Angleterre étaient politiquement courtois au commencement de l'année 1665 ; un léger incident faillit rompre cette entente, assez peu cordiale d'ailleurs. Un navire de commerce français fut pris par un armateur anglais et conduit à Douvres. Le gouverneur de cette ville crut devoir le retenir, malgré les réclamations du capitaine, qui alléguait que, les deux nations étant en paix, cet abus de la force était inexcusable. Le marchand se plaignit à l'Ambassadeur de France, qui aussitôt commença des démarches dont il fit connaître les premiers résultats à M. Colbert par cette lettre datée du 1er mai :

« Dans le même temps que nous reçûmes la nouvelle de la prise du vaisseau nommé la *Sainte-Agathe,* M. de Comminges se chargea d'aller voir le Mylord d'Arlington » (Henri Bonnet, comte d'Arlington) « et moi j'envoyai prier celui par le moyen duquel j'ai commerce avec M. le Chancelier, de me venir revoir, et, par son entremise, je fis connoître à ce Ministre combien il étoit important, pour conserver la bonne intelligence entre Sa Majesté » (Louis XIV) « et le Roi son maître » (Charles II), « de réparer promptement cette entreprise. Il me fit dire qu'il s'y emploieroit dès le même jour, et, dans la vérité, ils ont bien fait paroître qu'ils en ont été bien fâchés; je sais même qu'on en a fait une forte réprimande au gouverneur de Douvres : *Madame de Fienne ne lui a pas rendu un trop bon office* » (ce fut elle qui fit réprimander ce fonctionnaire) ; « mais je vous assure aussi qu'*elle a fort bien fait son devoir, et qu'elle a parlé au Roi d'Angleterre aussi fortement que nous l'eussions pu désirer*. Il lui témoigna bien qu'il ne savoit pas comment les choses étoient, et qu'il étoit résolu de faire faire une bonne justice. Je lui fis dire hier par une personne qui est tous les soirs auprès de Lui, que, pour répondre à l'honneur qu'Il m'a fait de me traiter avec plus de confiance qu'il n'a accoutumé de traiter les Ambassadeurs, je prenois la liberté de l'avertir, non pas comme un Ministre revêtu de ce caractère, mais comme un serviteur fort reconnoissant de toutes ses bontés, que je prévoyois, si ceux qui ont armé en vertu de ses commissions n'avoient pas plus de retenue, que le Roi » (Louis), « quelque assurance que nous lui en puissions donner de sa part » (du Roi d'Angleterre), « ne croiroit pas qu'il eût intention de bien vivre avec lui. Je sais que cela l'embarrasse

fort, car assurément Il a un grand intérêt à ne pas aigrir le Roi; mais *la disposition du dedans de son état ne lui permet pas de faire là-dessus tout ce qu'il veut.* »

Cette disposition était apparemment très-réelle; car, en 1672, lorsqu'il s'agit de régler la question du commandement de l'armée navale anglo-française, Charles II dit à l'Ambassadeur de France, M. Colbert de Croissy: « La manière des Anglois est de commander » à la mer. Si je cédois sur ce point, mes sujets me désobéiroient » certainement. »

Il n'est peut-être pas inutile de dire qui était cette Madame de Fienne, que nous voyons agissant sur l'esprit du Roi d'Angleterre, faisant réprimander le gouverneur de Douvres, et, dans cette circonstance, ayant « fort bien fait son devoir », ainsi que le dit l'Ambassadeur. La grande Mademoiselle et le marquis de Montglat, dans leurs *Mémoires,* ont, sous l'année 1658, parlé en termes presque semblables de cette dame, que tous deux ont traitée assez mal. Selon M. de Montglat, fille de la maison de Fienne, elle fut connue d'abord à la Cour et dans le monde sous le nom de mademoiselle de Fruges. Élevée à la Cour de Louis XIII, elle devint dame d'atour de la Reine d'Angleterre (Madame Henriette de France, mère de Charles II); Mademoiselle d'Orléans, qui donne ce dernier détail, reproche à madame de Fienne un mariage honteux pour une personne de sa condition : « Une fille de qualité, de quarante ans » (Monglat se contente de dire une vieille fille), « qui avoit assez de bien pour » demeurer en l'état où elle se trouvoit, épouser le fils de la nourrice » de la Reine d'Angleterre..., pour être belle-fille de Madame la » Nourrice, belle-sœur de toutes les femmes de chambre, et femme » d'un jeune homme de vingt-deux ans, sans charge, sans emploi, » sans bien, parce qu'il est beau et bien fait, et ne le déclarer que » lorsqu'elle est près d'accoucher! Croyez que si *Monsieur* » (Philippe d'Orléans) « n'a pas de meilleure tête pour son conseil, ses » affaires n'iront pas fort bien. » Le marquis de Monglat ajoute quelques touches à ce portrait : « Elle épousa par amour le fils de » la nourrice de la Reine d'Angleterre, nommé des Chapelles, sur » la réputation qu'il avoit d'être pourvu de plus grandes vertus cor- » porelles que spirituelles, desquelles elle avoit déjà connoissance. » Après son mariage, elle ne voulut pas prendre le nom de son mari » et prit celui de Fienne, qui étoit celui de sa maison. »

Le Roi étant tombé gravement malade pendant la campagne de

1658, la petite Cour du jeune Philippe d'Orléans s'agita fort et assez haut se félicita d'un événement qui semblait promettre à Monsieur, dans un temps prochain, la couronne de France. Madame de Fienne entra dans cette cabale et « s'y embrouilla beaucoup plus que per» sonne », comme le dit M. de Montglat. Le vin émétique guérit Louis XIV, et l'exil punit les vœux imprudents faits pour l'élévation de Monsieur. Madame de Fienne fut chassée de France. Tout passe. Le Roi pardonna; l'exilée revint, s'attacha de nouveau à Monsieur, et fit la fortune de son mari en lui obtenant des charges qui corrigèrent un peu sa mauvaise fortune. Quand eut lieu son retour? nous l'ignorons. Ce que nos recherches nous ont appris, c'est que madame de Fienne mourut à Paris, en 1679. L'acte de son inhumation, que nous avons trouvé dans le Registre de Saint-Eustache, nous a appris le nom véritable du mari de la comtesse de Fienne, ses titres et ses emplois. Voici ce document :

« Du même jour (dimanche, 8 octobre 1679) deffuncte dame » Françoise, comtesse de Fienne, dame d'atour de la feue Reine » Mère de la Grande-Bretagne » (morte comme on sait en 1669), » femme de messire Henri Garnier, chevalier, seigneur, comte des » Chapelles, capitaine des gardes de ladite feue Reyne, gouverneur » pour le Roi de la ville et château de Montargis et écuyer ordinaire » de Son Altesse Royale madame duchesse d'Orléans » (la seconde » duchesse, madame Charlotte-Élisabeth de Bavière), « le septième » du présent mois, dans le Palais Royal, et a été enterrée dans notre » église. (Signé) Jacques, cardinal de Mercey (?), Jacques de Lux, de » Vautelet. »

De la présence à Londres, en 1665, de madame de Fienne, qui alors touchait à la quarantaine, il faut, ce nous semble, conclure qu'elle fut envoyée en Angleterre par les conseils de Madame Henriette de France pour aider M. Courtin dans certaines négociations. Elle ne pouvait séduire les ministres anglais par ses charmes, mais sans doute elle avait assez d'esprit pour se faire écouter d'eux et aussi du Roi qui la connaissait bien et l'avait vue à la cour de France, à côté de la Reine d'Angleterre, de qui elle était aimée. — Fermons cette parenthèse.

— Les corsaires anglais méprisant les ordres du Roi Charles, ou ne les connaissant point, parce qu'ils n'avaient pas été envoyés dans toutes les mers, continuèrent leur guerre au commerce français. Un d'eux arrêta un vaisseau de la compagnie des Indes occidentales et

le mena dans le port d'Yarmouth. M. Courtin, averti, en écrivit tout de suite à mylord d'Arlington, pour se plaindre de ce nouvel outrage au droit des gens, réclamer la liberté du navire, et prier le noble lord d'obtenir du Roi de la Grande-Bretagne de formelles défenses aux capitaines des vaisseaux anglais appartenant à l'État, aussi bien qu'aux armateurs particuliers, d'apporter désormais des empêchements aux vaisseaux des compagnies établies en France pour trafiquer dans les deux Indes. La lettre de M. Courtin, lue au Roi, eut l'effet qu'il en espérait. (Courtin à M. Colbert, 6 août 1665, de Kingston.) Ce ne fut pas la dernière fois que l'ambassadeur de France eut de semblables réclamations à faire. Un navire chargé pour Dantzick, par ordre de M. Colbert de Terron, fut pris et conduit à Douvres. M. Courtin écrivit à mylord d'Arlington, vit Charles II, et obtint que le bâtiment fût relâché. Il y en avait encore six qu'on retenait dans les différents ports et qu'il travaillait à rendre à la liberté. (Courtin, de Salisbury, 23 août 1665.) En juillet, M. Courtin avait fait relâcher trois navires retenus à Plymouth; son secrétaire, M. du Mas, était allé trouver M. d'Arlington, qui avait fait les choses de bonne grâce, de trop bonne grâce même, car pendant qu'on expédiait les ordres que devait montrer M. du Mas au gouverneur de Plymouth, mylord retenait à dîner le pauvre secrétaire, qui

« fut obligé de vivre comme les apôtres et de faire le vendredi à la mode des Anglois; mais comme c'étoit à bonne intention et pour le bien du commerce, je crois, dit M. Courtin, que Dieu lui pardonnera une faute qu'il fit pour ne s'être pas souvenu du jour et pour être transporté du même zèle qui l'a pensé rendre hydropique. » (Courtin, de Kingston, 23 juillet 1665.)

— M. Le Roux d'Infreville, qui avait exprimé le désir de reprendre du service, fut appelé à l'intendance de Toulon à la place de M. de La Guette, qui se retirait. M. Arnoul eut l'intendance des galères, ce qui diminuait la charge de M. d'Infreville, déjà vieux et fatigué. Celui-ci prit possession et tout d'abord se montra assez peu charitable pour son prédécesseur. Voulant faire l'éloge de M. Brodart, qui servait sous M. de La Guette et servait bien, il disait à M. Colbert (20 mai 1665) : « Je connois qu'il a eu tout le faix de la charge de M. de La » Guette, qui a été plus attaché à tirer les honneurs et respects d'un » chacun qu'au détail des affaires. Cela vous est plus connu qu'à » moi, ainsi que le reste des choses qui se sont passées. » Une des premières affaires auxquelles il songea, et cela donnerait à croire

qu'il était d'un esprit un peu léger, si sa correspondance et l'état qu'en fit M. Colbert ne le défendaient pas contre ce jugement, fut la façon du pavillon de poupe du *Saint-Philippe*, vaisseau qui récemment descendu des chantiers, où il était resté bien longtemps, n'était pas encore pourvu de tous les objets qui devaient entrer dans son armement. Écoutons M. d'Infreville à ce sujet :

» ... Je vois le *Saint-Philippe* si bien endoré » (ital. *Indorato*, doré) — on l'avait voulu superbe — « que je croirois, pour accompagner cette magnificence, qu'il lui faudroit donner un grand pavillon de damas cramoisi, avec les armes de France, tout parsemé de fleurs de lys en broderie, et les LL couronnées, comme étoit l'ancien, qui est diminué de moitié, s'étant déchiré et en totalité ruiné, celui qui sert ayant été fait à Paris par les soins de M. l'Archevêque de Bordeaux » (Sourdis), « il y a plus de vingt-huit ans. *Il coûta douze mille livres*. On pourroit encore en faire un semblable. » (Infreville, 19 mai.)

M. de Beaufort se rangea à l'avis de M. d'Infreville; mais il consentait à se servir, pour cette année, du vieux pavillon. (Infreville, 9 juin 1665.) Le pavillon cramoisi aux fleurs de lys sans nombre, aux armes de France et aux LL couronnées, était depuis longtemps le grand pavillon royal. La Réale des galères le portait les grands jours, comme le vaisseau qui montait l'Amiral de France ou que pouvait monter le Roy. Le pavillon blanc était le pavillon ordinaire; il avait remplacé le pavillon blanc et bleu qui longtemps avait flotté sur les vaisseaux de guerre. (Voyez ci-dessus, page 27.)

M. le duc François de Créqui, Général des galères, étant tombé dans la disgrâce de Louis XIV au commencement de l'année 1665, le Roi avait donné au comte de Vivonne la commission de Capitaine général. Le comte n'était point un inconnu dans la marine : nous avons vu qu'il avait commandé, « capitaine de faveur » (comme Du Quesne appelait les gentilshommes pourvus tout de suite, par une grâce de la Cour, de commissions de capitaine), qu'il avait commandé, disons-nous, en 1663, un vaisseau allé du Ponant à Toulon avec celui de M. Fricambault. Il avait été désigné pour faire la charge de Major de l'armée, à ce débarquement de Collo qui n'eut pas lieu. M. de Vivonne, pourvu à titre provisoire du Généralat des galères (1er avril 1665; Arch. générales, Registre du secrétariat O-4, fol. 318), se rendit bientôt en Provence, où il « fut reçu avec applaudissements de tout le corps des galères et de toute la province ». Il réveilla par son exemple les officiers des galères un peu endormis,

ce qu'annonçait M. le marquis de Ternes à M. Colbert, le 23 mars 1665. Le comte de Vivonne écrivit à ce ministre, de Marseille, le 30 mai.

« Les galères » (la *Patronne*, deux autres galères n'ayant que le tiers de leurs équipages, et une galère neuve, traînée à la remorque, escadrille commandée par M. de La Brossardière) « sont arrivées ce soir; ce n'a pas été sans beaucoup de difficulté, car messieurs de Toulon ont eu toutes les peines du monde à les laisser partir, et sans Mercœur qui s'y est trouvé et qui a apaisé ce désordre, après avoir essuyé plusieurs coups de pierres qu'on a jetées dans sa chaloupe, on n'auroit jamais pu les faire sortir. »

D'où venait cette résistance des Toulonnais? M. de Vivonne pas plus que MM. de Ternes et d'Infreville ne le disent dans leurs lettres. Les galères s'éloignaient peut-être sans que leurs officiers eussent acquitté les dettes contractées par eux envers les habitants de la ville. Peut-être aussi un dernier souffle du vent de la Fronde passait sur la cité frondeuse de Toulon. On travaillait activement à Marseille, mais il y avait encore bien des choses à faire aux galères, et le départ de ces navires, qu'on avait hâte pourtant de mettre dehors, devait être encore retardé de quelque temps.

Si la France envoyait des secours au Portugal, la Savoie en envoyait à l'Espagne contre ce royaume auquel nous venions en aide.

Le marquis Centurioni, Génois, Amiral de Sicile, était arrivé devant Marseille, le 27 mai, et avait mouillé en face du Château d'If, avec quatre vaisseaux de guerre et trois pataches chargés de troupes qu'il devait débarquer à Cadix. Le commandant de ces troupes était le marquis de Saint-Georges, gentilhomme savoyard, qui avait « fait marché avec le Roi d'Espagne [1] de lui fournir mille hommes de pied et cinq cents cavaliers ». De ces quinze cents soldats il y en avait, selon M. de Vivonne, « plus de la moitié de Français, tous jeunes, fort bien faits », et que le Général des galères regrettait beaucoup, « aussi bien que le tiers de l'équipage de de Ruyter, qui étoit de » matelots français les meilleurs du monde, perdus pour le Roy » (Louis XIV), son navire ayant désarmé à Cadix ». Ainsi, quand les capitaines français avaient une peine infinie à recruter des soldats et des matelots en France, la Hollande et les autres États en trouvaient où nous en manquions. C'est qu'ils les payaient mieux et plus régulièrement que nous.

[1] Philippe IV, qui mourut de la dyssenterie le 17 septembre 1665, au moment où il cherchait, dit-on, à réconcilier l'Espagne avec le Portugal.

Lorsqu'on vit arriver l'escadre du marquis Centurioni, M. de Vivonne, en cela du même avis que MM. de Ternes et Arnoul, envoya l'ordre à M. de la Brossardière de venir à Marseille et d'y arriver pendant la nuit, et avant le point du jour, pour éviter un démêlé avec l'Amiral de Sicile, au sujet du salut. On n'était point assez fort pour le contraindre à saluer le premier le pavillon de France, et prudemment on se tirait d'affaire par un voyage nocturne.

Selon M. de Vivonne, M. Michel de Ruyter avait désarmé son navire à Cadix avant le 30 mai 1665; ce fait était ignoré en Hollande, car M. Janot, l'agent de France à Middelbourg, écrivait le 22 mai à M. Colbert :

« On n'a encore aucunes nouvelles de Ruyter, et il seroit d'une grande conséquence qu'il vînt sur la côte, pendant que les Anglois en paroissent les maîtres. »

Ils y agissaient, en effet, en maîtres, faisant contre les Hollandais avec lesquels ils n'étaient pas tout à fait brouillés, ce qu'ils faisaient contre les Français avec lesquels ils étaient en paix. Une flotte marchande gagnant la Hollande avait récemment été rencontrée par les Anglais qui lui avaient pris six navires. L'Amirauté d'Amsterdam avait promis d'envoyer à la mer plusieurs barques d'avis pour la rencontrer et avertir de la présence des Anglais dans les eaux du Texel et de la Zélande, mais par incurie elle ne l'avait pas fait, « ce qui, disait M. Janot, donnait de l'aversion et du mépris à » plusieurs particuliers pour ceux qui sont à la tête des affaires. » Cependant l'escadre de Zélande était sortie, le 19 mai, sous le commandement de M. Johan Evertzen, qui avait pour Vice-Amiral son frère Cornelis Evertzen, dont le fils avait récemment été pris par les Anglais, après un grand combat livré au nord de l'Angleterre. Un vent de nord-nord-ouest très-fort démâta le Vice-Amiral, obligé de rentrer à Middelbourg, le 20 mai, et de laisser l'escadre suivre sa route. M. Cornelis Evertzen, ayant réparé ses avaries, rejoignit la flotte du Texel, à laquelle Jean son frère avait conduit ses vaisseaux. La flotte du Texel était composée de cent trois vaisseaux de guerre, neuf yachts, neuf brûlots et onze galiotes, portant 4,867 pièces de canon et 21,641 hommes d'équipage ou de troupes.

Que la France était loin alors de posséder une flotte de cette importance! Les efforts intelligents de Richelieu, de Mazarin et de M. Colbert n'avaient pu doter encore le pays d'une armée navale un peu considérable. De petites escadres commandées par de vaillants

officiers et montées par des combattants pleins d'ardeur savaient se faire respecter; mais que pouvions-nous mettre en ligne devant les grands armements de la Hollande ou de l'Angleterre? Nous construisions, nous achetions des vaisseaux en Suède et en Hollande; mais l'argent, qui crée toutes choses matérielles, manquait à la marine, qui coûte cher. Qu'était-ce, en effet, que cinq ou six millions dont à grand'peine pouvait la doter le Trésor royal?

L'imposante flotte des États était divisée en sept escadres : la première était commandée par « le Lieutenant général Amiral Obdam, qui portait le pavillon au grand mât; la deuxième, par le Lieutenant-Amiral Jean Evertzen, portant pavillon au mât de misaine; la troisième, par le Lieutenant-Amiral Cortenaer, portant pavillon au mât d'artimon; la quatrième, par le Lieutenant-Amiral Stellingwerf, portant les banderoles jaunes; la cinquième, par le Vice-Amiral Cornelis Tromp, portant les banderoles rouges; la sixième, par le Vice-Amiral Cornelis Evertzen, portant les banderoles blanches; la septième, enfin, par le Vice-Amiral Schram. La flotte étant à la mer fut renforcée par trois vaisseaux que commandait le capitaine Kuiper. » (*Gazette d'Amsterdam,* 4 juin 1665.)

La flotte anglaise était, au mois de juin, composée de cent six vaisseaux de guerre : trente-huit portant de 80 à 75 pièces de canon, sous le duc d'York; trente-cinq sous le prince Rupert, ceux-ci portant de 78 à 36 pièces de canon; trente-trois aux ordres de mylord Montagu, comte de Sandwich, et ayant de 80 à 44 canons; plus onze brûlots et barques.

Le 8 juin, la flotte hollandaise fit voile de ses ports pour aller chercher l'armée navale d'Angleterre; elle la rencontra le 13, à trois heures du matin. La bataille commença aussitôt que les deux ennemis furent assez près l'un de l'autre pour que leurs boulets eussent un sûr effet. Les deux armées étaient rangées chacune sur une seule ligne, les Anglais tenant le Nord-Ouest, les Hollandais tenant le Sud-Est. L'Amiral Obdam aborda franchement le *Royal-Charles,* que montait le duc d'York; plusieurs personnes furent blessées autour de ce prince, blessé lui-même à la main par le crâne d'un nommé Bouille. Le feu prit au vaisseau de l'Amiral Obdam, dont le *Royal-Charles* put s'éloigner; il sauta en l'air, et tout périt : Amiral, capitaines, officiers, matelots; cinq hommes seuls furent sauvés. C'était un grave événement, une perte considérable, un désastre horrible. Les Hollandais ne se découragèrent cependant

point ; ils continuèrent à se battre avec vigueur. La victoire fut longtemps incertaine, mais elle resta définitivement aux Anglais, qui perdirent plusieurs hommes considérables, deux Vice-Amiraux, deux capitaines, trois vaisseaux qui leur furent pris et emmenés en Hollande ; enfin 800 marins ou soldats. La perte des Hollandais fut plus grande encore : outre leur Amiral Obdam et son vaisseau, ils perdirent huit vaisseaux et sept brûlots, et eurent 2,000 morts, parmi lesquels deux Vice-Amiraux.

M. Michel-Adrien de Ruyter, qu'on ne voit point figurer dans la bataille du 13 juin 1665, était alors à la côte de Guinée avec onze vaisseaux qu'il y avait menés de la Méditerranée, où il n'avait pas fait grand mal aux Barbaresques. Il avait reçu l'ordre d'aller sur la côte d'Afrique tirer raison des hostilités commises, en avril 1664, par le capitaine anglais Holm, qui avait pris quelques places appartenant à la Hollande.

En arrivant au point où il espérait trouver le plus de navires de commerce appartenant aux Anglais, il vit sept bâtiments de cette espèce sous la garde d'un vaisseau de guerre. Il affecta de mépriser celui-ci et le laissa s'en aller librement. Il se saisit des marchands, puis s'empara d'un fort, au cap Vert, et se dirigea, en traversant l'Atlantique, vers les Indes occidentales, où il fit de nombreuses prises. Il revint en Europe par le Nord et arriva dans les eaux de la Hollande le 6 août 1665. Cette campagne de M. de Ruyter coûta aux Anglais vingt-huit navires et deux châteaux en Guinée. (*Mémoire de la dernière guerre de Hollande avec l'Angleterre*. Arch. de la Marine, vol. Campagnes 1646-1665.)

Les Hollandais ne pouvaient pas rester sur leur malheur du 13 juin, qui humiliait leur fierté et donnait aux ennemis l'occasion d'un triomphe arrogant, et, pour ainsi dire, le droit de continuer à écumer la mer avec impunité. Ils ne perdirent pas de temps à panser leurs blessures, réparèrent en toute hâte leurs vaisseaux maltraités par le combat, et, en peu de semaines, purent mettre à la mer quatre-vingt-quinze vaisseaux divisés en trois grandes escadres. M. Cornelis Tromp fut désigné d'abord pour commander cette flotte, ayant le commandement particulier du premier corps, composé de trente-trois vaisseaux. La seconde escadre, composée aussi de trente-trois vaisseaux, fut donnée à M. Cornelis Evertzen. La troisième escadre eut pour commandant M. Tjerk Hiddes ; elle comptait vingt-neuf vaisseaux. Cinq brûlots et quatre barques légères ou barques

d'avis furent adjoints à cette armée. Les choses étaient en cet état lorsque M. de Ruyter arriva en Hollande. Messieurs les États, qui avaient la plus grande et la plus juste confiance en M. de Ruyter, et qui d'ailleurs trouvaient juste de reconnaître le service que venait de rendre aux Antilles ce Lieutenant-Amiral, lui donnèrent le commandement de la flotte, qu'ils retiraient à M. Cornelis Tromp, dont ils faisaient pourtant grand cas. « M. Michel-Adrien de Ruyter, » Lieutenant Amiral de Hollande et de West-Frise », fut chargé du commandement sous « la surintendance, direction et gouverne- » ment des sieurs Huygens, Jean de Witt et Jean Boord, députés des » États sur la flotte ». En cas de maladie de M. de Ruyter, le commandement revenait à M. Tromp. (Archives et volume cités.)

Au mois d'août, la flotte de la compagnie des Indes orientales revenait de l'océan Indien, composée de dix vaisseaux, sous les ordres d'un brave officier nommé Pierre de Bitter. Ces vaisseaux étaient le *Walcheren*, le *Phœnix*, le *Ryzende zon* (Soleil levant), le *Wapen van Hoven* (les Armes de Hoven), l'*Amstellandt*, le *Brederode*, le *Château de Honinghem*, le *Jonge Prins* (Jeune Prince), le *Cogge*, et le *Dremermeer*. M. Pierre de Bitter avait perdu pendant sa route le *Noteboons* (le Noyer), qui avait péri à la hauteur de l'île Maurice, le *Ogevaar* (la Cigogne) et le *Nieuwenhoven*, qui s'étaient égarés ; mais il avait recueilli et convoyé des navires marchands venant de la Méditerranée, d'Espagne et de Portugal. Quand il approchait des terres hollandaises, averti qu'une flotte anglaise croisait dans les eaux de la Zélande et du Texel, ayant déjà capturé quelques bâtiments du commerce, il prit la résolution de se réfugier dans le havre et sous les forteresses de Bergen, appartenant au Roi de Danemark.

M. Pierre de Bitter force de voiles, entre dans la baie de Bergen, et, avec la permission du gouverneur, y mouille, après avoir signalé à ses capitaines l'ordre de se ranger sur quatre lignes de profondeur, le flanc présenté à l'ouverture du havre et assez près les uns des autres, les quatre plus gros navires devant fermer l'entrée du port, et ayant derrière eux, pour les soutenir et les remplacer au besoin, douze autres de quatre en quatre. Des mâts de rechange et des mâts hauts de tous les navires, il fait une estacade qu'il mouille en avant de sa ligne pour empêcher l'approche des brûlots. Il débarque des canons, qui, avec ceux des forts, battront l'ennemi, en même temps que l'artillerie des vaisseaux fera son devoir. L'Anglais, qui a su par ses barques d'avis que les vaisseaux de la compagnie ont trouvé

un asile à Bergen, détache quatorze forts vaisseaux, qui, sous prétexte de se réparer dans une rade amie, vont demander la permission d'entrer dans la baie. Le gouverneur leur refuse cette grâce, et le combat s'engage. Les gens de M. Pierre de Bitter sont déterminés, leur feu est nourri, leur tir juste; ils luttent avec d'autant plus d'énergie que bientôt les Anglais, grandement endommagés, mutilés, hachés, se montrent découragés par l'insuccès. L'affaire se prolonge cependant; les vaisseaux anglais font un nouvel effort; mais ils ne déconcertent point les Hollandais, qui, à la fin, voient le contre-amiral Thomas Tiddeman couper ses câbles et appareiller, honteusement repoussé par un ennemi beaucoup moins fort que lui. (Arch. de la compagnie des Indes orientales, à Amsterdam; communication de M. de Mannic, conservateur de ces Archives.)

L'affaire du 10 août 1665, glorieuse pour M. Pierre de Bitter et ses équipages, produisit une vive impression en Hollande, en Angleterre et en France, où les Anglais étaient peu aimés. Une médaille fut frappée pour éterniser le souvenir de l'action héroïque des marins hollandais. On se battait à coups de canon et l'on se narguait avec des médailles. La médaille en l'honneur de Pierre de Bitter répondait à celle que les Anglais avaient frappée à propos de leur victoire du 13 juin, et où ils avaient gravé ces mots arrogants : « *Quatuor maria vindico* » (Je revendique la possession de quatre mers).

Plusieurs fois la marine de la compagnie des Indes orientales prêta son secours à celle des États. Dans la seconde guerre de la Hollande contre l'Angleterre (1665-1667), elle s'engagea à fournir à l'État, à ses frais, vingt bâtiments de guerre, — l'État payant cependant la solde des équipages — si bien que les vaisseaux de la compagnie prirent part aux combats livrés par ceux des États et contribuèrent à la gloire acquise par la marine hollandaise. (M. de Mannic.)

M. Janot, rendant compte à M. Colbert du combat de Bergen, et rapportant ce qu'on en disait à Middelbourg le 28 août, ajoutait :

« Je ne sais comment le Roi de Danemark aura reçu l'avis de la violence que les Anglois ont voulu faire dans son havre, et s'il approuvera la conduite du gouverneur de Bergen, qui a reçu les Hollandois dans son port et a agi pour leur défense de concert avec eux. Il est vrai que les havres des souverains doivent être sacrés aux étrangers. Cependant le deffunt Amiral Tromp (Martin [1]) défit la flotte d'Espagne, commandée par

[1] Martin Tromp, né, dit-on, en 1597, tué le 8 août 1653, dans un combat naval contre les Anglais, dans les eaux de la Hollande, à la hauteur de Catwick.



Oquendo, sous le canon des forteresses d'Angleterre, et que les Anglois vinrent brûler, en 1627 ou 1628, dans le Texel, les vaisseaux que le feu Roi, père de Sa Majesté » (le Roi Louis XIII) « avoit fait bâtir à Amsterdam, sans que le feu Roi d'Angleterre (Charles Ier), d'une part, ni les États de l'autre, en aient témoigné le moindre ressentiment. »

Une lettre de M. Pierre de Bitter aux directeurs de la compagnie des Indes, après avoir annoncé que les deux vaisseaux (la *Cigogne* et le *Nieuwenhoven*) qui avaient quitté son pavillon pendant le trajet de l'Inde en Europe, étaient heureusement arrivés à Drontheim, ajoute, quant au combat de Bergen :

« Le consul des Anglois demeurant à Berg (*sic*) a été deux jours sur la flotte angloise. Il rapporte avoir vu jeter dans la mer plus de trois cents morts, et qu'ils ont perdu sept cents hommes, dont six capitaines, le fils du commandant de la flotte angloise et plusieurs officiers inférieurs ; qu'ils ont trois vaisseaux ayant cinq pieds d'eau dans leur cale, lesquels ils ne croient pas pouvoir conduire jusqu'à leur armée navale ; que tous les autres vaisseaux sont tellement endommagés du canon, ayant d'ailleurs leurs mâts coupés, qu'ils ne peuvent pas pouvoir s'en servir avant de les avoir fait réparer dans leurs ports.... Tous nos gens ont combattu fort vaillamment, et *nous nous étions tous promis de mettre le feu aux poudres en cas de malheur*. — Avec les dix navires des Indes, il y en a dix-sept de Smyrne, venus de Cadix, et cinquante-quatre de toutes sortes d'endroits, tant venant d'Espagne que de la mer Méditerranée fort richement chargés. — Nous avons perdu dans le combat (*qui dura quatre heures*), 150 hommes morts et 28 blessés. » (Bibl. nat., Ms., Lettres à Colbert, de Bergen, 21 août 1665.)

— Au mois de juin, Abraham Du Quesne eut le commandement de l'escadre du Ponant, aucun officier général ne devant être au-dessus de lui, et l'Amiral seul pouvant le primer [1]. Nous n'avons pu trouver

[1] L'escadre du Ponant était composée ainsi qu'il suit : 1° Le *Vendôme*, monté par Du Quesne, et portant 72 pièces de canon et 600 hommes d'équipage ; 2° Le *Diamant*, commandé par M. d'Alméras ; il avait 60 canons et 450 hommes d'équipage ; 3° Le *Rubis*, capitaine ...., 50 canons, 400 hommes ; 4° Le *Triomphe*, capitaine, M. Guillou : 40 canons, 300 hommes ; 5° Le *Mazarin*, capitaine, ... : 40 canons, 300 hommes ; 6° Le *Mercœur*, capitaine, M. de Thurelle : 36 canons, 230 hommes ; 7° Le *Beaufort*, capitaine, M. de Preuilly d'Humières : 36 canons, 230 hommes ; 8° L'*Infante*, capitaine, M. de Querven : 30 canons, 200 hommes ; 9° La *Victoire*, capitaine, M. le chevalier de Certaines : 30 canons, 220 hommes ; 10° L'*Hermine*, capitaine, M. le chevalier de Sourdis (François d'Escoubleau de Sourdis, reçu dans l'ordre de Malte le 8 février 1656) : 30 canons, 200 hommes ; 11° L'*Hirondelle*, capitaine, M. Panetié : 30 canons, 200 hommes ; 12° Le *Dunkerquois*, capitaine, M. le chevalier de Beaume : 24 canons, 200 hommes ; 13° Le *Bourbon*, capitaine, M. Treslebois de Rabesnières : 50 canons, 400 hommes ; 14° La *Notre-Dame des*



la commission qui lui fut envoyée; mais, dans une lettre du 20 décembre 1666, Du Quesne la rappela pour s'en prévaloir. Son commandement, au reste, ne fut que nominal; il n'alla point à la mer, et eut seulement inspection sur les ports et les constructions navales du Ponant.

— Retournons à Toulon. M. le duc de Beaufort, revenu des côtes de Barbarie, dans les premiers jours du mois de juin 1665 (Lettres de M. Arnoul, Marseille, 6 juin) écrivait, quant au nouvel armement qu'on préparait contre les Barbaresques : « Tout s'avance fort à Tou-» lon. Les capitaines arrivés, on mettra à la mer quand le Roy le » commandera. Ils tardent un peu. Je suis venu ici » (à Marseille) « pour prendre les rendez-vous avec M. de Vivonne avant le parte-» ment des galères, pour être plus en état de suivre les ordres de Sa » Majesté, s'ils sont de les aller joindre. Je suis en peine de M. de » Martel et des navires qui sont avec lui. Il y a beau temps que la » *Françoise* et le *Saint-Antoine* le sont allés chercher. Je n'ai pu y aller » moi-même, ayant trouvé à Toulon des ordres pour réarmer... Si le » Roi vouloit bien que le sieur Brodart vînt à la mer, ce voyage, *je* » *la lui apprendrois*, ce qu'il ne peut savoir à terre. Je m'en accom-» mode à merveille. » M. Brodart fut embarqué, mais avec le commandeur Paul, qui pouvait faire son éducation maritime beaucoup mieux que M. de Beaufort.

Parti de Toulon le 5 mai, M. de Martel était de retour à Toulon vers la fin de juin ayant rencontré à la mer MM. de Châteauneuf et de La Grandière, capitaines de la *Française* et du *Saint-Antoine*. M. de Vivonne lui donna rendez-vous à l'île d'Iviça ; il y devait conduire deux flûtes chargées de vivres pour les galères. (Martel, Lettre du 30 juin). Mais les choses changèrent; M. de Martel fit partie de l'escadre de M. de Beaufort et n'en fut point détaché. M. des Ardents eut le commandement de la *Reine*, et pria M. Colbert d'obtenir pour lui de l'Amiral la promesse, si un détachement était fait, qu'il le commanderait : « Je suis Chef d'escadre, lui dit-il (7 juillet), et cela me » feroit éviter beaucoup de difficultés qui se rencontrent dans le » corps touchant mon ancienneté. »

Nous avons vu (ci-dessus, p. 310) que M. des Ardents n'avait pas

Anges, capitaine, M. Jacobsen : 16 canons, 150 hommes ; 15° Le *Grand-Charles*, capitaine, M. Michau : 14 canons, 130 hommes. Ajoutons à cela sept brûlots et quelques petits navires, comme la *Morine*, petite frégate ainsi nommée du nom de celui sur lequel on l'avait prise, Morin Le Bailleul, qui avait été pendu comme pirate, ainsi qu'on le verra plus loin.

été porté sur l'État de la marine comme Chef d'escadre, le Roi ne l'ayant employé que comme capitaine pendant l'année 1664 ; il paraît qu'il obtint une nouvelle commission de Chef d'escadre et qu'il servit en cette qualité dans la campagne de 1665. Nous n'avons pas découvert cette commission. Nous retrouvons ici cette éternelle contestation des rangs, qui ne prendra pas fin de sitôt, bien qu'elle fatigue Louis XIV et M. Colbert, deux esprits résolus qui n'osent cependant point trancher par un règlement définitif une question toujours renouvelée par les amours-propres et les intérêts. Le Roi et le Ministre respectent encore les traditions ; mais à la fin, ils couperont court à toutes les exigences, à toutes les prétentions, à toutes les querelles ; nous le verrons en 1669.

M. de Beaufort appareilla de Toulon, le 26 de juillet, selon le duc de Mercœur, son frère, qui l'écrivait à M. Colbert, le 1er août ; le 27, selon la *Gazette de France,* qui dit d'après une lettre de Toulon du 28 : « Hier, M. le duc de Beaufort partit d'ici avec douze vaisseaux de guerre, après avoir donné ses ordres pour l'équipement de sept autres qui le doivent suivre au plus tôt. » Ce que les documents nous apprennent et ce que la *Gazette* dit ailleurs, c'est qu'au combat du 24 août 1665 devant Cherchell, que la *Gazette* nomme Sercelles, l'escadre de M. de Beaufort était ainsi composée : le *Saint-Philippe* (ce vaisseau neuf de 94 canons que M. d'Infreville trouvait si bien « endoré ») ; M. de Beaufort y avait son pavillon, et il était commandé par M. Mathurin Gabaret, ayant pour second son fils Jean ; la *Royale,* commandée par le chevalier Paul, qui avait gagné son procès et n'était point embarqué sur le Vaisseau Amiral ; le *Dauphin,* monté par le marquis de Martel, Chef d'escadre ; la *Reine*, commandée par M. des Ardents, aussi Chef d'escadre ; la *Perle*, capitaine M. Kerjean Lesmoüal ; la *Notre-Dame,* capitaine M. de la Giraudière le jeune ; la *Sainte-Anne,* capitaine M. Pierre de Belle-Isle-Person, major de l'escadre, enfin un brulôt mené par M. de Cou. Il faut cependant ajouter à cette liste des navires, le *Dragon,* commandé par M. de Préaux-Mercy. (Lettres de ce capitaine, 23 novembre 1665, dans laquelle il demande à changer de vaisseau, le *Dragon* étant lourd, et en mauvais état.) M. de Cabaret de Luché, sur le *Saint-Augustin,* fut aussi sous le pavillon de M. de Beaufort, pendant la campagne. (Lettre de M. Luché du 8 décembre 1665, par laquelle il demande à changer son vaisseau contre un des navires turcs pris pendant la campagne dernière, et rappelle à M. Col-

bert qu'après avoir été enseigne et ensuite lieutenant, il eut la commission de capitaine en l'année 1657.) La *Française* et le *Saint-Antoine,* commandés par MM. de La Grandière aîné et de Châteauneuf, faisaient aussi partie de l'escadre de M. de Beaufort, mais ni le *Saint-Antoine,* ni la *Française,* ni le *Saint-Augustin,* ni le *Dragon* n'étaient avec l'Amiral le 24 août, lorsque dans les eaux de Cherchell M. de Beaufort rencontra une escadre algérienne, l'attaqua et lui prit trois frégates ou petits vaisseaux : le *Palmier,* le *Soleil* et le *Croissant,* qui, réparés à Toulon, où M. de Luché les accompagna, entrèrent dans le cadre de la flotte, M. de Luché avait joint l'escadre après le combat et avait eu l'ordre « d'escorter les trois navires turcs, et de les mener à Toulon, au mois de septembre. » (Lettres du 8 décembre 1665.) Le 8 septembre, M. de Beaufort avait mouillé dans le golfe de Palme, en Sardaigne. (Lettre du chevalier Paul.)

M. de Vivonne parti de Marseille avec ses galères, un singulier incident marqua le commencement de sa campagne. Il rencontra quatre navires allant deux à deux, mais séparés par une assez grande distance, il chassa les deux plus voisins de lui pour les reconnaître, et donna ordre à la *Fleur de lys*, à la *France* et à la *Victoire,* qui étaient au vent de ces vaisseaux, de « faire raisonner » les autres (de les interroger), et de les combattre s'ils étaient ennemis. Les trois galères obéirent, et se trouvant bientôt à une petite portée de canon, crièrent aux vaisseaux d'amener leur voile et d'envoyer leurs chaloupes à bord de la Capitane pour se faire reconnaître. La Capitane était assez loin, poursuivant les deux autres navires, qu'elle reconnut pour Génois et qu'elle abandonna afin de rejoindre la *Fleur de lys* et ses deux compagnes. Les capitaines hélés (appelés) par ces trois galères se perdirent en injures. Alors un combat s'engagea qui dura peu, mais assez pour que la *Victoire* reçût dix boulets dans sa coque et eût un forçat tué et quelques blessés, parmi lesquels le capitaine, qu'un éclat de bois atteignit à la tête, mais sans lui faire une blessure grave. M. de Vivonne arrivant sur le champ de bataille, son grand pavillon rouge fleurdelysé déployé à la tête de son mât, fut reconnu par les Ostendais, qui cessèrent à l'instant le feu, et se firent connaître pour ce qu'ils étaient. Ils avaient pris les trois galères pour des galères barbaresques, le vent étant tout à fait calmé, et par cette raison la bannière rouge ne flottant point, mais tombant pliée et sans mouvement. Ce fut au moins ce qu'ils déclarèrent aus-

sitôt qu'il eurent « fait bandière blanche », c'est-à-dire quand ils eurent arboré le pavillon blanc. Ils dirent à M. de Vivonne qu'ils ignoraient que les Français eussent une autre « bandière que la blanche », demandant d'ailleurs pardon d'une méprise si fâcheuse et se soumettant à tout ce qu'on voudrait exiger d'eux. M. de Vivonne, généreux, n'exigea rien, et les laissa libres de continuer leur voyage.

Les galères rencontrèrent M. de Beaufort à la mer, le 28 juillet; elles restèrent peu de temps avec les vaisseaux, le calme retenant ceux-ci tandis que la rame emportait les autres. Le 4 août, M. de Vivonne arriva devant Majorque. Il aperçut trois galères qu'on reconnut pour Sardes : une Capitane, une Patronne et une galère simple. Il mouilla et envoya dire au Vice-Roi qu'en entrant dans le port, il saluerait la ville, à la charge pour elle de lui rendre le salut coup pour coup. Ce ne fut pas sans difficulté que le Vice-Roi consentit à cette condition, qui lui semblait exorbitante. Il alla cependant plus loin, et ordonna aux trois galères d'Espagne — à cette époque, on le sait, la Sardaigne était un des fleurons de la couronne d'Espagne — de « rendre à la Capitane Réale de France ce qu'elles lui devaient de civilités ». La résistance fut grande, et, « *avec des longueurs espagnoles* », les Sardes firent durer les négociations jusqu'à la fin du jour, heure à laquelle on n'échange point de saluts. La nuit venue, et pendant que tout dormait, les galères inciviles « serpèrent » (levèrent leurs grappins) et « s'en allèrent sans sifflet ni fanal », c'est-à-dire sans bruit et comme en cachette, « ce qui, dit le capitaine de la *Victoire,* dont nous avons le rapport, n'était pas un petit avantage pour celles du Roy, de dire que ces galères d'Espagne ne se tenoient point assurées » (en sûreté) « dans leur port, à la vue d'une grande ville amie, étant même sous quatre bastions artillez ». Le lendemain, elles rencontrèrent M. de Beaufort, qui les força de le saluer; puis, plus tard, les galères françaises. Celles-ci, pour les contraindre à leur faire politesse, leur donnèrent la chasse, et de loin en obtinrent une salve de quatre coups de canon, à laquelle M. de Vivonne, rentrant à leur suite dans le port de Majorque, répondit par trois coups seulement, ce qui laissa l'avantage à la France [1]. (Bibl. nat., Ms., Lettres à M. Colbert, des Formentières, 20 août 1665.)

[1] M. Guillaume Éon, consul de France à Cadix, écrivait à ce sujet, le 30 août : « M. le duc de Beaufort était à Maillorque le 28e du passé » (erreur de date; ce fut

Le duc de Beaufort détacha le commandeur Paul avec trois navires pour chercher des corsaires qu'on avait dit être « sur les îles Pianosa, Monte-Christo et la Corse ». Recherche inutile, les Turcs étaient rentrés dans leurs ports, « avec prises ». Le commandeur allait rejoindre l'Amiral à la Goulette où était le dernier rendez-vous, pendant que le *Saint-Augustin* venant de France courait après M. de Beaufort pour lui rendre des ordres de la Cour que portait M. de Luché. (Lettres du chevalier Paul, 19 octobre 1665.)

M. de Beaufort, étant à la Goulette, entama des négociations avec le pacha de Tunis, le divan et le généralissime de la milice de la ville, et, le 25 novembre 1665, signa avec eux un traité dont le principal article concernait le rachât des esclaves chrétiens; les ratifications devaient être apportées à Tunis avant la fin de l'année 1666. On verra plus loin ce qui arriva au sujet de ces ratifications à M. Dumolin, écuyer de la Reine, envoyé par Louis XIV à Tunis. (Mémoire par M. le duc de Vendôme, 23 octobre 1666; Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.) Ce traité conclu, objet principal de sa campagne, M. de Beaufort rentra à Toulon. Il y était encore au milieu de décembre lorsque le Roi donna à M. Colbert la charge de Contrôleur général et le collier de l'ordre du Saint-Esprit. Il écrivit le 25 décembre au nouveau Contrôleur général pour lui témoigner « la joie » qu'il en ressentait et l'intérêt qu'il y prenait « avec la dernière sincérité ». « Pour moi, dit-il en finissant, je suis dans la dernière confusion des biens dont Sa Majesté vient de me combler. » La nouvelle faveur que Louis XIV venait d'accorder à M. de Beaufort était le commandement de la flotte qui devait, de concert avec l'armée navale hollandaise confiée à M. Michel de Ruyter, chercher et combattre les Anglais, pendant l'année 1666; car, avec l'Angleterre, toujours oublieuse de promesses toujours renouvelées au sujet de la tranquillité de notre commerce maritime, une rupture était imminente, et la Hollande était notre alliée naturelle, alliée que nous donnait sa haine contre l'Anglais, le chagrin d'une défaite qui fut près d'être une victoire, et d'ailleurs un traité défensif signé en

le 5 août qu'eut lieu l'incident du salut) « avec treize vaisseaux et dix galères, qui a obligé trois galères de Sardaigne de le saluer. Don Martin de Saias (?), nouvellement gouverneur de cette place » (Cadix) « n'a pas voulu rendre le salut au sieur de Thurelle, disant qu'il n'a pas d'ordre. » — M. de Thurelle avait passé à Cadix pour se rendre sous le pavillon de M. de Beaufort, en venant du Ponant.



1662, et dont M. Van-Benninghen, Ambassadeur des États en France, réclamait l'exécution loyale et immédiate.

Un armement pour le Portugal se préparait dans la Charente. M. d'Alméras devait monter le *Diamant;* M. Treslebois de Rabesnière, le *Mazarin,* et M. de Querven, l'*Infante*. La Cour pressait l'expédition, mais si le *Mazarin* était prêt, l'*Infante* et le *Diamant* ne l'étaient pas. Ce dernier vaisseau n'avait pas tous ses canons, et, à ce sujet, M. de Terron écrivait à M. Matharel : « Vous savez qu'il y » en a à Brest, et M. Du Quesne *ayant rebuté* 14 *pièces qui lui étaient* » *destinées*, il faudra de toute nécessité que le *Diamant* les prenne » pour lui, outre quatre autres qui lui étaient destinées au même » lieu. » Abraham Du Quesne refusait de prendre, comme ne lui convenant point, des canons que M. d'Alméras allait être obligé d'accepter! Il en était toujours ainsi. Il s'était arrogé le droit de choisir et choisissait. Ce n'était pas tout : le *Diamant* était à Brest; un ordre du ministre prescrivait au commissaire de la marine à Brest de l'envoyer à la Rochelle; M. Le Roy allait obéir, mais Du Quesne le persuada de n'en rien faire, si une lettre expresse du Roi ne venait confirmer l'ordre ministériel. La lutte entre M. Le Roy et M. de Terron dura six semaines, et le commissaire ne céda qu'à la vue de la copie d'une lettre de Louis XIV, signée de M. de Lionne, lettre adressée à M. de Terron. L'entêtement de Du Quesne retarda beaucoup l'armement du *Diamant,* qui arriva enfin à la Rochelle, où il était le 24 août 1665. M. de Terron, sur ce sujet, écrivait à M. Colbert : « Les affaires que l'on pourroit avoir ici m'obligent à sup» plier Sa Majesté de vouloir régler la subordination entre les offi» ciers du port de Brest et moi. » Que de choses à régler! Que de conflits à juger! Que de prétentions à réduire! Et qu'on était loin encore du bon ordre qui rend tout facile, et de l'obéissance qui rend prompte l'exécution!

Au *Diamant*, on substitua le *Brézé,* et le *Mazarin*, l'*Infante* et le *Brézé* furent mis sous le commandement de M. de Rabesnières-Treslebois, qui hissa sa cornette au grand mât du *Mazarin*. Les trois capitaines demandaient qu'on leur adjoignît un brûlot, ce qui leur fut accordé, sous cette condition singulière, que l'on comprendra peu aujourd'hui, qu'ils feraient une partie des frais de l'armement du brûlot, eux fournissant le capitaine, l'équipage et les vivres, et l'État se chargeant de la solde.

La frégate de Belle-Isle qui avait appartenu à Fouquet fut le

navire dont on fit le brûlot sans y rien changer; on y ouvrit seulement deux sabords à l'arrière, pour servir à la retraite de l'équipage. » (M. de Terron, Lettre du 30 août 1665.) M. de Rabesnières pouvait rencontrer à l'embouchure du Tage l'escadre de Montesarchio qui y croisait, et il avait jugé qu'un brûlot devait lui être utile dans un combat qu'il était bien résolu à livrer pour s'ouvrir un passage. La précaution était sage, elle fut inutile. On ne rencontra point le Napolitain, Amiral au service de l'Espagne, maîtresse de Naples dès longtemps, on le sait, et, le 18 novembre, M. de Rabesnières mouilla sur la rade de la Rochelle, ayant remis à Lisbonne l'argent que la France y avait envoyé [1], et apportant M. François Milo, marquis de Sande (ou Sandes, selon certains documents). Ce marquis, qui était « conseiller d'État et de guerre de Sa Majesté le Roi de Portugal et son Ambassadeur extraordinaire près le Roi de la Grande-Bretagne », devait aller à Paris chercher Mademoiselle d'Aumale et la conduire à son royal époux. Il se rendit de Belle-Isle à Paris par le chemin de Vannes, et pour mieux garder l'*incognito*, cacha son nom et sa qualité, et prit le nom d'une abbaye qu'il possédait, et « dispersa ses domestiques en diverses routes », comme le dit M. de Terron (22 novembre 1665.)

Du Quesne était au Havre, dans les premiers jours d'août, occupé à faire des sondes, la pensée de convertir cette ville en un port de guerre revenant sans cesse dans tous les projets d'agrandissement de la marine. « M. Du Quesne a plusieurs fois reconnu et sondé cette rade et visité le port pour vous en informer. Il est parti hier. » (Lettre de M. Métezeau [2].)

1 « La chose va à savoir si Sa Majesté voudroit que l'on risquât la voiture » (le transport) « de l'argent, dans le *Mazarin* seul; pour moi, je n'y vois guère d'inconvénient. Je suis assuré que M. de Rabesnières saura bien se démêler de l'escadre de Montesarche (*sic*), et que le pis qui lui puisse arriver est de porter l'argent à Lagos, à la côte d'Algarve. » (M. Colbert de Terron, 26 juillet 1665.) — L'argent qu'il fallait porter était une forte partie de la dot de Mademoiselle d'Aumale, dot qui, par l'article 3 de la convention faite au commencement de l'année entre le marquis de Sande, le duc d'Estrée et l'évêque de Laon, avait été fixée à la somme de six cent mille écus, monnaie de France. (Le vicomte de Santarem, *Quadro elementar das relações politicas e diplomaticas de Portugal, com as diversas potencias do mundo.*— Paris, in-8°, 1843. Tome 4, 2e partie, p. 571.)

2 Ce Métezeau pourrait bien être Charles, fils de Louis Métezeau, architecte du Roi, frère de Clément Métezeau, qui fit en 1627, à la Rochelle, la digue longue de 740 toises (1,364 mètres) construite devant le port pour arrêter les vaisseaux anglais. Charles Métezeau était né le 17 juillet 1615. (Voir notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*.)

Du Quesne retourna au Havre, à la fin de septembre 1665, ce que nous apprend ce billet de M. Lavaissière, écrit du Havre, le 8 octobre :

« Comme M. Du Quesne et moi eûmes bien examiné le procès-verbal que vous me fîtes l'honneur de m'envoyer, au sujet du Havre, nous tombâmes fort d'accord de toutes les choses qu'il falloit faire pour créer ici un des meilleurs ports qui soit dans toutes les côtes. »

Un peu après le temps où Du Quesne était allé au Havre, il fit un voyage à Dieppe avec M. Berryer, conseiller du Roi, et M. le chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications de France, pour examiner la position du port et décider si l'on pouvait l'améliorer, l'agrandir et en faire un port de refuge. Cette commission décida qu'il y avait lieu d'ouvrir un canal au travers du pollet et un bassin dans le havre de Dieppe pour y recevoir les vaisseaux du Roi. En 1672, M. Colbert se rendit à Dieppe pour juger par lui-même du mérite d'un projet qui avait pour lui l'autorité de trois hommes considérables; il ne se prononça point. (David Asseline, sur l'année 1672.)

Le lieutenant de Du Quesne, pendant que le Chef d'escadre s'occupait du Havre, s'efforçait de trouver des matelots pour composer l'équipage de son vaisseau, et n'en pouvait point engager, le gouverneur de la province n'aidant pas les officiers chargés du recrutement, et « les traversant plutôt ». (M. de Terron, 10 août.)

A la fin de sa lettre du 10 août, M. Colbert de Terron disait : « M. le duc de Beaufort me prépare par ses lettres à de grands be- » soings d'armes, poudre, cordage et voiles. » Du Quesne ne pouvait point douter qu'une campagne ne fût décidée pour l'année prochaine et que M. de Beaufort ne fût désigné pour commander l'armée navale, ce qui mettait à néant le commandement qu'on lui avait donné de la flotte du Ponant.

En attendant que la nouvelle éclatât, il s'occupait de ses affaires particulières. Le 16 août 1665, à Rouen, il mettait à couvert tout ce que possédait sa mère, madame Marthe de Caux, pour que, la mort de celle-ci arrivant — elle était alors fort âgée — les enfants de Jacob et ceux d'Étienne Du Quesne n'y prétendissent rien à titre d'héritiers. La bonne femme Du Quesne fit un acte par-devant Me Maurice, notaire à Rouen, par lequel elle reconnaissait que tout ce qu'elle avait dans la maison de Saint-Sever, qu'elle habitait, appartenait à

Abraham Du Quesne. C'était sans doute la vérité; Abraham, étant le dernier vivant de ses fils, prenait soin d'elle, la logeait et l'entretenait au faubourg de Rouen. Son mari, Abraham Ier, n'avait dû lui laisser qu'une modeste fortune.

De Rouen, Du Quesne était retourné bien vite au Havre. Il y était, lorsqu'un incident singulier en émut la population. Voici ce dont il s'agissait. Un gentilhomme, le chevalier Morin Le Bailleul avait armé une petite frégate, sa propriété, et avec quelques-uns de ses amis, s'était ingéré de pirater dans la Manche. Il avait pris une commission en Angleterre, et naviguait sous pavillon anglais, arrêtant les navires français et hollandais, les rançonnant, les capturant et les envoyant dans les ports de la Grande-Bretagne. Ce commerce ne put pas rester longtemps secret. Louis XIV donna ordre qu'on arrêtât le corsaire qui contrevenait à toutes les lois. Le Bailleul eut l'audace de venir dans les eaux du Havre fort près de terre, et, le vent du large le chargeant, il fut obligé de se réfugier dans une petite crique voisine de ce port. Il mit pied à terre avec plusieurs de ses compagnons, imprudence qui lui coûta la liberté. En effet, il se vit entouré bientôt des habitants de la côte qui veillaient depuis quelque temps pour l'arrêter, s'il se présentait dans ces parages. La frégate mit bien vite à la voile se dirigeant vers l'Angleterre, mais un navire hollandais, connaissant les ordres du Roi et cherchant Le Bailleul, qui lui avait jusqu'alors échappé, se mit en travers de la route et le contraignit de se rendre. Le navire amené à Saint-Wast, le commissaire de la marine, M. Dugué, saisit les papiers du bord, dressa l'inventaire des choses contenues dans la frégate, puis fit renfermer aux prisons de la ville le chevalier Le Bailleul, son lieutenant Pommeroy, ainsi que le chevalier du Bourg et MM. de Vandes et Frouville, qui, selon le dire du Bailleul, n'étaient que ses passagers. Quatre archers furent mis à bord du bâtiment, pour garder lui et quelques matelots de l'équipage, les autres ayant été faits prisonniers avec leur capitaine. M. Dugué rendit compte à M. Colbert de cet événement, et M. Matharel annonça au commissaire du Havre que le Roi autorisait un M. de Corbière à prendre la frégate du Bailleul. Sur cet avis seulement, M. Dugué ne voulut point se dessaisir du navire, alléguant que le procès du Bailleul n'était point jugé, et qu'à moins d'un ordre positif signé : Louis, le navire resterait à Saint-Wast.

Du Quesne intervint alors pour dissuader M. Dugué, qui persista

à refuser jusqu'à l'issue du procès. Du Quesne alors lui écrivit le 4 septembre 1665 :

« Je n'aurois pas cru que de votre part il dût y avoir empêchement d'ôter ce bâtiment d'un lieu incommode où il dépérit pour l'amener dans un port assuré » (le Havre) « et l'y conserver et l'y faire servir suivant l'intention de Sa Majesté... Sans doute, M. Colbert vous fera savoir dans peu la volonté du Roi. A l'égard des gens de marine que vous tenez prisonniers, si vous me remettiez les moins coupables, ils répareroient la faute qu'ils ont faite par le service qu'ils rendroient au Roi sur ses vaisseaux que j'ai l'honneur de commander; c'est de quoi je vous puis assurer et que je vous en serai obligé. » (Bibliothèque Nationale, Ms., Lettres à Colbert.)

M. Dugué tint bon, attendant un ordre du Roi. Du Quesne se montrait là peu conséquent avec lui-même; à Brest, il n'avait pas voulu laisser partir le *Diamant* sur un ordre du ministre donné au nom du Roi; au Havre, il voulait que le commissaire de marine laissât partir la frégate-corsaire, sur une lettre du secrétaire de l'Amirauté annonçant un ordre de Sa Majesté. Il y avait séquestre à Brest, il n'y avait ici rien de semblable; M. Dugué avait raison au Havre, si Du Quesne avait eu raison à Brest. Le 12 octobre 1665, le présidial de Caen rendit son arrêt dans l'affaire du Bailleul. On ne fit point un crime au chevalier « d'avoir pris une commission d'Angleterre »; mais pour « la contravention par lui et ses complices » faite aux ordonnances, pour avoir changé de pavillon, ayant fait » venir à son bord des vaisseaux français et des alliés de la cou» ronne », Le Bailleul fut condamné à être pendu, les matelots et soldats de son équipage à servir le Roi dans ses galères l'espace de cinq ans, à la réserve de deux qui, n'ayant assisté qu'à une prise, ne « devaient » y demeurer que deux ans. Pommeroy, Dubourg et de Vandes, gentilshommes qui n'étaient point compris dans l'équipage et n'avaient pas eu part aux prises, « furent condamnés, pour s'être trouvés à bord de la frégate pendant que les prises se faisaient », à servir Sa Majesté dans ses navires de mer cinq années, à leurs dépens ». M. Dugué, en rendant compte du jugement, disait : « Tout le monde a témoigné beaucoup de reconnoissance et de ressentiment des soins que le Roi avoit eu la bonté de prendre pour nettoyer la mer de ce pirate, qui étoit fort redouté. » (M. Dugué, lettre datée de Caen, le 12 octobre 1665. Bibl. Nat., Ms.)

Les vaisseaux que Du Quesne avait « l'honneur de commander »,

ainsi qu'il le disait le 4 septembre, allaient passer sous un autre commandement :

« J'ai reçu une dépêche du Roi signée : de Lionne, par laquelle Sa Majesté me fait savoir qu'elle a donné ordre à M. de Beaufort de passer sans délai en Ponant *avec onze vaisseaux,* et m'ordonne de préparer les denrées et autres choses nécessaires, tant pour le radoub des vaisseaux que pour leur donner moyen de se remettre à la mer le plus promptement qu'il se pourra. » (M. de Terron, de Tonnay-Charente, lundi, 14 septembre 1665.)

Le Roi s'était engagé secrètement à armer une flotte qui devait se joindre à celle des États de Hollande pour chercher et combattre l'armée navale d'Angleterre, nous l'avons dit p. 362 (en bas). Ce ne fut bientôt un mystère pour personne ni en France ni en Hollande; M. Janot ne fut pas de ceux qui approuvèrent chaudement cette résolution de Louis XIV; il ne se permit pas de faire des observations directement critiques sur cette entente, de plus en plus intime, entre les Hollandais et nous, mais, à propos de la ville d'Amsterdam, dont il eut occasion de parler à M. Colbert, il fit la récapitulation des actes de mauvais vouloir dont les habitants de cette cité s'étaient rendus coupables envers la France :

« C'est de cette ville que sont sortis les vaisseaux qui ont interrompu et enfin ruiné les pêcheries de nos Basques pour la baleine, pendant les années 1628, 29, 30, 31, 32, 33, 34 et 35, quoique nos mêmes Basques fussent ceux qui leur ont enseigné à harponner lesdites baleines et desquels même ils ne se peuvent passer pour ladite pêche... C'est de son port que pendant nos divisions » (la Fronde) « sont sorties les munitions de guerre et de bouche portées à Bordeaux et autres lieux qui ont été dans la rébellion... Les marchands de la ville ont aussi fourni aux Espagnols, avant notre paix, des vaisseaux et toutes sortes de contrebandes, au préjudice de la France. Ce fut aussi à la sollicitation des mêmes marchands que de Ruyter prit de mauvaise foi, dans la mer de la Méditerranée, les deux vaisseaux du Roi, commandés par les sieurs chevalier de La Lande et de Ladiguac. » (M. Janot, de Middelbourg, 2 octobre 1665.)

Le 9 octobre, M. Janot écrivait :

« On publie que M. de Witt et M. de Ruyter ont eu de grandes prises de paroles sur la flotte, le premier ayant empêché l'autre de faire contre les Anglois une chose qui sembloit infaillible à celui-ci; et comme ce démêlé n'a pu être caché, il fournit une grande matière de parler à ceux qui ne sont point dans les intérêts dudit sieur de Witt, qui font le plus grand nombre des habitants. Je vous confesse que je suis persuadé que le dit sieur de Witt auroit été heureux de ne se pas charger de toute la ma-



rine, comme il a fait. Ceux qui ne sont pas accoutumés à la mer ne s'y portent pas toujours bien, et n'étant pas en état d'y agir de la tête, comme ils pourroient faire s'ils étaient sur terre, les affaires dont ils sont chargés demeurent sans qu'ils y puissent donner aucune perfection, et assurément il faut un tempérament particulier sur l'Océan. »

Les Hollandais reprirent la mer, laissant à terre M. Jean de Witt, que le roulis incommodait, et, sous les ordres de M. de Ruyter, se dirigèrent vers l'Angleterre. Le 24 octobre, leur flotte passa en vue de Calais, et M. Fly, contrôleur de l'Amirauté dans ce port, envoya une chaloupe dont le capitaine, muni d'une lettre de l'agent des États résidant à Calais, trouva M. de Ruyter à l'embouchure de la Tamise. Ce général permit à l'officier français de visiter son armée, qui était composée de « quatre-vingt-douze grands navires combattants et de dix autres vaisseaux, tant brûlots que galiotes chargées de vivres et de munitions ». De cette armée, M. Michel de Ruyter détacha douze bâtiments légers ou frégates, qu'il envoya dans la Tamise, avec ordre d'aller le plus haut possible et d'y commettre tous les actes d'hostilité « qu'il leur serait donné d'accomplir ». Le Vice-Amiral, Général hollandais, avait espéré rencontrer entre Douvres et la Tamise trente vaisseaux anglais qu'il voulait combattre; mais ceux-ci, avertis du départ des Hollandais, étaient promptement rentrés dans la rivière de Londres. Les douze frégates firent de grands ravages tout le long du fleuve, où elles portèrent la terreur. (M. Fly, de Calais, 29 octobre 1665.)

Une action courageuse, honorable pour les Malouins, mais qui n'eut pas un bon succès, signala les derniers jours du mois d'octobre. La flotte des Terreneuviers français, partie de Terre-Neuve, le 16 septembre, au nombre de vingt-sept navires, fut accueillie, le 4 octobre, par une violente tempête qui la divisa en petites escadres. La plus petite était composée de trois navires de Saint-Malo : le *Lion couronné,* ayant 22 pièces de canon et 50 hommes d'équipage; la *Trinité,* portant 18 canons et 40 hommes, et le *Pélican,* qui n'avait que 30 hommes et 12 canons. Tous trois avaient leur chargement complet de morue, étaient lourds par conséquent et peu capables de lutter contre de légers navires barbaresques. A la hauteur du cap de Saint-Vincent, ils rencontrèrent trois vaisseaux algériens, armés chacun de 40 pièces de canon et de 450 hommes d'équipage. Attaqués par ces bâtiments bien supérieurs en force, les Malouins se défendirent vaillamment : le *Lion couronné* coula après un combat bien rendu; la

Trinité fut incendiée, après avoir repoussé deux abordages ; mais envahie par l'ennemi à un troisième, elle périt avec un grand nombre de Maures. Son capitaine, M. La Lande, blessé de deux mousquetades, et son équipage se sauvèrent dans leurs embarcations et gagnèrent la côte de Portugal. Quant au *Pélican*, plus heureux que ses compagnons, il coula à fond un des Algériens dont l'équipage tout entier périt; et se retira du champ de bataille pendant la nuit, n'ayant plus que dix homme valides. Tout le reste avait été tué ou blessé. Le *Pélican*, qui avait perdu son patron, nommé Emmanuel Ager, tué dès les premières volées des canons ennemis, se réfugia à Malaga; de là il se rendit à Cadix, où il fut reçu aux acclamations des marins de tous les pays. Les Barbaresques, dans ce combat, qui dura depuis neuf heures du matin jusqu'à quatre heures du soir, perdirent 350 hommes. (Lettres de M. Guillaume Cou, Cadix, 31 octobre, et de M. François Gaillard, Saint-Malo, 13 décembre 1665.)

N'oublions pas, dans l'abrégé que nos documents nous permettent de présenter ici des faits qui intéressent l'histoire de la marine et se rapportent à l'année 1665, un combat très-honorable pour la marine de la Religion. Nous ne pouvons en fixer la date précise, que paraît avoir ignorée l'abbé de Vertot. Le chevalier d'Hocquincourt étant, avec un vaisseau qu'il commandait, dans le port de l'île Dauphine, fut entouré par trente-trois galères du sultan de Constantinople qui portaient des troupes à Candie. M. d'Hocquincourt mit tout de suite à la voile, ouvrit le feu contre l'ennemi, si redoutable par le nombre de ses navires, manœuvra tout en se battant, et, le vent favorisant son projet, sortit de cette souricière, ayant coulé plusieurs galères et tué six cents des hommes d'armes qui encombraient les ponts des bâtiments turcs. M. d'Hocquincourt continua sa campagne. Heureux à l'île Dauphine, il fut malheureux à l'île de Scarpante. Le vent le jeta sur les rochers qui bordent cette île, son vaisseau s'y brisa, et le flot, roulant le chevalier sur les écueils, le laissa mort au milieu des gens de son équipage, noyés comme lui. Quelques hommes se tirèrent de ce péril, entre autres le chevalier de Grilles, ami particulier d'Hocquincourt, que cite l'abbé de Vertot, et le jeune chevalier de Tourville, que l'abbé de Vertot n'a pas nommé et qui, pour la première fois, échappa à la mort, que trois fois encore dans sa carrière il pensa trouver dans un naufrage.

Nous avons parlé, dans le chapitre précédent, du projet que ca-

ressait M. Colbert de la création d'un grand port militaire ; les choses étaient peu avancées à la fin de l'année 1665, comme on va le voir. M. Colbert de Terron écrivait, le 12 novembre, de Tonnay-Charente à son parent :

« Je dois vous dire que nous pourrions nous établir à Rochefort encore plus avantageusement qu'ici, si nous étions maîtres de la maison seigneuriale, et dès demain vous pourriez remettre Sa Majesté en possession de cette terre-là, en envoyant une commission à M. Barentin pour voir les titres de l'engagement et prendre connaissance des dégradations de la forêt. Je ne cray (*sic*) pas que vous puissiez retirer un domaine plus utile à Sa Majesté. On y feroit tous les jours quelques dépenses pour la commodité du service, et insensiblement on y feroit un établissement considérable pour ne plus penser à la Seudre... »

Le 16 novembre, M. de Terron disait : « J'ai reçu par cet ordinaire vos deux dépêches des 9 et 11 de ce mois, avec celles que vous m'adressez pour M. le chevalier de Clerville. J'espère que quand il sera ici, il tombera dans le même sentiment que nous tous, qui est de ne vous parler que de l'établissement qui se peut faire à Rochefort. La connaissance que l'on prend tous les jours de cette rivière en la naviguant nous donne lieu à tous d'asseoir notre jugement pour ce lieu-là dans lequel on pourra faire un établissement et commencer à en jouir aussitôt que vous aurez jugé à propos de remettre Sa Majesté en possession de la terre. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Rien n'était donc encore décidé pour la création d'un arsenal à Rochefort; M. de Terron avait fait part de ses idées à M. Colbert, qui ne les avait pas encore adoptées tout à fait, et voulait avoir, quant à ce qui était de la possibilité de faire un arsenal bien défendu et solidement entouré, l'avis de M. de Clerville, l'ingénieur qui s'était beaucoup occupé des ports. Les travaux ne purent commencer qu'en 1666, quoique décidés peut-être en décembre 1665. M. Michel Bégon, qui fut longtemps Intendant de Rochefort et travailla avec intelligence à perfectionner l'œuvre de M. de Terron, écrivait de Rochefort, le 20 mai 1702, à son correspondant à Paris, M. Esprit Cabart de Villermont :

« Il y a dans l'Histoire du Roy par les médailles, une faute sur Rochefort, dont on marque l'établissement en 1666, quoi qu'il soit certain qu'il s'est fait en 1665. Il y a encore ici plusieurs gens vivants qui y sont venus dans ce temps-là. » (Bibl. Nat., Ms., Collection Dangeau, Lettre à M. de Villermont, 1702, p. 130 v°.)

L'observation de M. Bégon nous paraît porter à faux ; les gens qui,

en 1702, se rappelaient être venus à Rochefort en 1665, avaient peut-être suivi M. de Terron ou M. de Clerville lorsqu'on étudiait le terrain, qu'on sondait la rivière, qu'on visitait la forêt, qu'on traçait sur le papier, en croquis, le premier plan de l'arsenal futur et de la ville en projet; mais ils n'avaient rien pu voir de Rochefort, création nouvelle, la seigneurie seule de Rochefort existant encore à ce moment. Cela ne peut laisser de doute, les documents que l'on vient de lire sont très-positifs et ne sauraient nous abuser.

M. Colbert ne pouvait pas à cette heure donner une attention soutenue à la réalisation du projet de M. de Terron [1]; la guerre paraissait imminente, les vaisseaux anglais continuant, malgré toutes les promesses du Roi d'Angleterre, à prendre nos marchands, et les gouverneurs des villes maritimes des trois royaumes s'obstinant à ne les vouloir rendre qu'après les instances menaçantes de l'Ambassadeur de Louis XIV. Le ministre ajournant tout ce qui était de l'affaire de Rochefort, écrivait, le 23e novembre, à M. de Terron pour lui demander des renseignements sur plusieurs points importants dans la prévision d'une déclaration de guerre; l'Intendant lui répondait par un long mémoire (30 novembre 1665) dont nous devons donner quelques passages :

« Considérant la disposition des forces maritimes des Anglois et » de celles des Hollandais, nos alliez, l'on estime » (tous les officiers de la marine dont il était entouré) « que la guerre ne se » peut faire *qu'en joignant un corps de vaisseaux de Sa Majesté* à l'ar- » mée des Hollandois, pour s'opposer aux Anglois et les combattre, » si l'occasion s'en présente, dans le cours des six mois environ que » les armées peuvent tenir la mer. Quant à cette jonction, l'on croit » qu'elle se doit faire par le nord de l'Écosse, ou en prévenant la » sortie des Anglois en corps d'armée. Et comme l'on connoît la na- » tion anglaise *bilieuse et plus impatiente des pertes qu'on lui fait souf-*

[1] Ce fut seulement le 6 mai 1666 que M. Colbert de Terron put écrire : « Je pris hier possession de la terre de Rochefort au nom de Sa Majesté... Le grand-père de la dame engagiste, qui étoit un premier valet de chambre de Henry IV, a un contrat si avantageux qu'il sera bien difficile de l'empêcher de retirer la terre à un prix un peu haut. » — Le 2 mai 1668, le Roi, par une lettre de sa main, écrivit à M. de Carnavalet, gouverneur du pays d'Aunis : « Le grand établissement de marine que je fais faire dans l'étendue du gouvernement de Brouage étant le plus important qu'il y ait dans mon royaume, je désire que vous laissiez au sieur Colbert de Terron et aux autres officiers qui lui sont sous-ordonnés, pleine liberté d'agir, en ce qui regarde leurs charges, comme entièrement indépendantes de celles des gouverneurs des places... » (Archives de la Marine.)

» *frir qu'aucune autre nation du monde, et que celles que font les négo-*
» *ciants de Londres produisent toujours de l'aigreur et des plaintes*
» *contre le gouvernement et font naître de grands embarras dans la di-*
» *rection des affaires de l'État,* l'on estime qu'il est fort important
» d'exciter les sujets de Sa Majesté à armer en course, et mesme
» qu'il lui plaise de donner quelques-uns de ses vaisseaux pour ce
» sujet-là, en les détachant deux à deux, pour croiser en divers en-
» droits où le pays étant large et les capitaines habiles, ils ne peu-
» vent courir beaucoup de risque. L'hiver est jugé le plus propre à
» ces (derniers) desseins, étant plus ordinaire aux marchands de na-
» viguer en cette saison-là et aux corsaires plus facile d'éviter d'être
» vus par des escadres de vaisseaux plus fortes qu'eux.

» .... Pour ce qui est de la sûreté du passage de M. de Beaufort » (du Levant au Ponant), « il semble que cela ne se puisse qu'en for-
» tifiant le nombre de ses vaisseaux » (nous avons dit plus haut que le duc ne devait amener du Levant que *onze* vaisseaux) « par la
» jonction d'une partie de ceux qui sont à présent en Ponant » (et qui iroient à sa rencontre jusqu'au détroit), « et en fortifiant encore
» son armée du plus grand nombre de brûlots qu'il se pourra. Pour
» parvenir à cette jonction, il est fort important de mettre en con-
» sidération comment nous serons reçus dans les ports d'Espagne. »
Cette dernière observation était capitale; il fallait, en effet, que les vaisseaux français pussent relâcher librement à Cadix et dans tous les ports de l'Espagne.

Les pourparlers avec la Hollande avaient abouti à une promesse défensive, et les choses en étaient au point, dans les premiers jours de décembre, que M. Janot pouvait écrire, le 4 décembre, à M. Colbert :

« J'ai vu l'Amiral de cette province » (M. Jean Evertzen), « qui persiste dans le sentiment de vouloir servir Sa Majesté en cette conjoncture et en toute autre; il est bien aise de voir quelle sera la disposition de cette province et des États généraux à ce sujet. Je vous ai déjà écrit celle de la province » (de Zélande); « je ne doute point que les États généraux ne s'y conforment. Il voudroit bien que son fils l'accompagnât en ce voyage; mais je remarque que Messieurs les États de cette province voudroient bien le retenir et fournir audit Amiral leur Vice-Amiral Adrien Bankert, qui est un très-vaillant homme, mais que je ne tiens pas capable de commander en chef, en cas que l'Amiral vînt à être tué, parce que, jusqu'à présent, il n'a point passé pour homme qui peut conduire un puissant armement, mais simplement pour bien obéir et bien faire quand il a de bons ordres... »

Parmi les navires de guerre qu'on armait dans les ports du Ponant, le *Vendôme,* que devait monter Du Quesne, était un des principaux; il sortait des chantiers de Brest, et, dès le mois de mars, on s'était occupé de le mettre en état de recevoir son équipage. Du Quesne, à Brest vers la fin de novembre, réclamait « la solde et la nourriture, » pour une partie de ses matelots et de ses soldats, à commencer du » mois de mars ». Il affirmait à M. Le Roy, commissaire de la marine, qu'on lui avait promis à la Cour de payer ses matelots du jour où ils auraient été « accordés », c'est-à-dire engagés. M. Le Roy se refusait à faire payer, « ces gens n'ayant pas encore été vus à Brest, » et d'ailleurs cela étant contre la règle, qui ne fait courir la subsis- « tance et la solde qu'à mesure que les matelots se rendent dans les » vaisseaux où ils doivent servir ». M. de Terron fut obligé de demander des ordres à M. Colbert, voulant savoir s'il était convenu avec Du Quesne « de quelque chose sur cela ». La règle qu'on opposait à Du Quesne, et à laquelle il devait se soumettre comme les autres commandants, avait une apparence de raison au point de vue de l'État qui payait; mais elle portait un véritable dommage au capitaine, qui, parfois, recevant une commission pour le commandement d'un navire neuf, encore sur les chantiers, se hâtait d'engager des matelots et des soldats, qu'il devait payer tout de suite, s'il ne voulait pas qu'ils lui échappassent, et qu'il payait longtemps quelquefois, l'armement de son bâtiment traînant en longueur pour des causes indépendantes de sa volonté. C'était le cas où se trouvait Du Quesne, qui, en définitive, eut raison des résistances de MM. de Terron et Le Roy. (M. de Terron, 20 décembre 1665.)

M. le duc de Beaufort, qui d'abord avait reçu l'ordre de passer en Ponant avec ses onze vaisseaux, eut ensuite celui d'amener dans l'Océan le plus grand nombre de navires qu'il pourrait ranger sous son pavillon. Il fallait que la flotte française fût le moins possible inférieure à l'armée navale des Hollandais, si considérable de toute façon. Les ports de l'Océan n'étaient guère en mesure d'accroître la flotte du Levant. Ils contenaient peu de vaisseaux, quelques-uns desquels étaient d'ailleurs destinés à conduire au plus tôt en Portugal Mademoiselle d'Aumale, épouse désignée du Roi Alphonse VI. Les chantiers fournissaient peu de vaisseaux neufs, et M. Colbert était réduit à demander — nous l'avons vu — aux ports du commerce des ressources qui ne devaient guère ajouter au matériel flottant et à la force réelle de l'armée navale. M. de Terron lui

signalait, le 13 décembre, la *Ville de Rouen* et un autre navire de 40 canons, de construction flamande, mais appartenant à des Malouins; ces bâtiments étaient alors dans le Levant. Les syndics de Saint-Malo envoyaient au Ministre une liste de soixante navires de 250 tonneaux, portant ensemble 656 canons; mais, en ce moment, la plupart étaient à la mer ou dans les ports étrangers. (Fr. Gaillard, 13 décembre 1665.) Les vaisseaux anciens étaient réformés le plus tard possible; quelques-uns, tout à fait condamnés, étaient démembrés; d'autres étaient transformés en brûlots. M. de Luché, dont le vaisseau le *Saint-Augustin* était condamné, demandait un autre navire, pour y mettre « un des beaux équipages de » l'armée ». M. Gravier, qui n'était pas monté, sollicitait un commandement « pour la campagne prochaine ». (M. de Luché, 22 décembre, de Toulon; M. Gravier, de la Rochelle, 17 décembre.) M. Colbert ne savait auquel entendre, et il lui fallait suffire à tout!

La perte du *Brézé,* l'échouement du *Mercœur,* qui avait touché en arrivant à Tonnay-Charente, et d'autres accidents de cette nature avaient porté le ministre à désigner Brest comme le port que les vaisseaux devaient chercher de préférence aux autres de l'Océan, à leur retour de voyage. Il avait livré cependant à la discussion cette idée qui ne plaisait point à M. Colbert de Terron. Cet Intendant ne refusait pas d'aller s'établir à Brest et de laisser Tonnay-Charente, où il avait ses habitudes; mais il avait contre ce projet de « la » retraite des vaisseaux à Brest » la difficulté de l'entrée de la rade et celle de la sortie par certains temps. Il avouait, le 20 décembre, qu'il avait eu ce jour-là contre lui MM. le commandeur de Nuchèzes, de Thurelle et de Villepars, qui, ayant dîné chez lui, « avoient sou- » tenu les avantages du dedans de Brest, du port et de la rade »; mais il ajoutait : « Comme insensiblement on est venu à discuter » les dépendances que Brest avoit dans ce pays-ci » (le pays d'Aunis) « pour les armements, ils sont convenus qu'ayant fait la partance » de Brest, il falloit de nécessité » aller « rader dans les eaux de la » Charente pour faire une seconde partance. » Ainsi, l'on construirait à Brest, et l'on y commencerait les armements, qu'on achèverait à la Rochelle, dans la Seudre, ou à Tonnay-Charente. Nous verrons bientôt Du Quesne conduire, équipé seulement en partie, son *Vendôme,* et le mener ainsi à M. de Terron, qui en devait faire achever l'armement. Le *Vendôme,* à demi armé, fut escorté par le vaisseau le *Saint-Sébastien,* chargé de le protéger pendant la route.

XXXI

Louis XIV et M. Colbert fixèrent à la somme totale de 10,556,743 livres 8 sous, la dépense présumée pour l'entretien et l'accroissement de la marine pendant l'année 1666 qui allait commencer. 43,101 livres 13 sous étaient compris dans cette somme, comme excédant de la dépense prévue pour l'année 1665.

La Cour avait en vue deux entreprises importantes : le passage de Mademoiselle d'Aumale, de France en Portugal, le passage de M. de Beaufort, de Toulon dans l'Océan. Tout se préparait pour l'une et pour l'autre, et toutes deux embarrassaient M. Colbert au même point. Les Anglais étaient l'obstacle à l'accomplissement tranquille des deux événements ; que feraient-ils ? Allaient-ils bloquer Lisbonne en s'emparant de la bouche du Tage ; enverraient-ils une armée navale au détroit de Gibraltar pour attendre M. de Beaufort et l'attaquer avec des forces considérables ? M. de Terron proposait, quant au voyage du Portugal, qu'il se fît « sans éclat » ; que Mademoiselle d'Aumale vînt s'embarquer à Tonnay-Charente ; mais qu'à Paris on « fît disparaître cette demoiselle » afin qu'on ne sût pas le chemin qu'elle aurait pris pour se rendre au pays d'Aunis. Son voyage de Paris à Tonnay-Charente devait se faire mystérieusement, avec un petit train, « le reste de ses gens prenant la route de Bordeaux et celle de Nantes pour s'embarquer sur le *Rubis*. » Quelques vaisseaux pourraient escorter la future Reine, et revenir tout de suite de Lisbonne « selon les apparences, en toute sécurité. » Il importait de se hâter, car il était bien difficile que le secret du mariage de la princesse et celui de son départ fussent gardés longtemps. Mais tout n'était pas définitivement réglé. Deux agents français devaient aller à Lisbonne pour lever les dernières difficultés et faire les dernières conventions avec les ministres du Roi Alphonse. D'ailleurs, le marquis de Sande, qui, nécessairement, devait être du voyage, ne voulait point s'embarquer avant la belle saison, *la mer lui étant contraire,* et sa dernière traversée l'ayant fortement éprouvé.

Les envoyés français qui devaient précéder Mademoiselle d'Aumale, M. l'abbé de Saint-Romain, Ambassadeur de France à Lisbonne, et M. l'abbé de Bourzeys[1], étaient, le premier, à Tonnay-

[1] Amable de Bourzeys, né, dit-on, à Volvic le 6 avril 1606, ce qu'il ne nous a pas été donné de vérifier, s'occupa jeune des lettres, et, quand le Cardinal de Riche-

Charente dès le mois de novembre 1665, l'autre encore à Paris. Il arriva enfin, le 25 décembre, dans la ville où l'attendait son collègue. (Lettre de M. de Terron, 27 décembre 1665.) Il fut convenu que ces messieurs passeraient en Portugal sur une petite frégate du Havre, d'une marche supérieure, mais d'ailleurs assez bien armée pour se défendre au besoin contre les corsaires de Biscaye. La frégate mit à la voile le 21 janvier 1666, escortée par la *Victoire*, qui convoyait en même temps dix navires du commerce. (M. de Terron, 24 janvier 1666.)

Comme on avait appris que le Roi d'Angleterre avait envoyé dans la Méditerranée une vingtaine de vaisseaux légers, l'ordre fut adressé à M. de Beaufort de ne pas quitter Toulon tout de suite et de faire radouber tous ceux de ses vaisseaux qui avaient besoin de réparation, mais que, selon un premier projet, on devait remettre en état de faire une longue campagne, seulement lorsqu'ils seraient arrivés dans les ports du Ponant. Ce premier projet n'était pas sans inconvénients; M. Colbert le sentait bien, et lui-même les détaillait en faisant connaître à M. de Terron la résolution qu'avait prise le Roi de faire réparer à Toulon tous les navires dont le radoub, « fort grand

lieu établit l'Académie française, il fut un des premiers que Son Éminence y fit asseoir. La *Biographie universelle* dit que M. de Bourzeys, après être entré dans les ordres sacrés, « convertit quelques ministres contre lesquels il avait disputé, ainsi qu'Édouard, prince palatin, et le comte de Schönberg, depuis Maréchal de France. Sous prétexte d'opérer cette dernière conversion, il fut envoyé en Portugal en 1666; mais on présume qu'il avait aussi d'autres missions secrètes du gouvernement ». Nous ignorons si, en effet, l'abbé de Bourzeys convertit quelques ministres protestants, et aussi un Édouard, prince palatin; mais assurément il ne convertit point M. de Schönberg. Que, pour masquer sa mission en Portugal en 1666, on ait répandu le bruit qu'il allait entreprendre la conversion d'Armand-Frédéric de Schönberg, ce n'est pas impossible; mais, s'il eut à ce sujet des conférences avec M. de Schönberg, elles furent sans succès. M. de Schönberg, maréchal depuis 1675, était encore protestant en 1686, malgré les prières et les caresses de Louis XIV, qui ne put vaincre sa résistance. Le Roi lui ordonna alors d'aller en Portugal, où il pourrait être utile à la France. Il était « Grand de cette couronne », comme dit un document contemporain. Louis XIV l'aimait et l'estimait fort, et regrettait son obstination. Le Maréchal alla, de Lisbonne où il resta peu, en Allemagne, puis en Angleterre, où il fut tué d'un coup de pistolet par un partisan de Jacques II, qui ne pardonnait pas à Schönberg de tenir le parti de Guillaume III. Il était, dit-on, en marche avec un régiment quand l'assassin l'attaqua à l'improviste et l'abattit (1690). — L'abbé Amable de Bourzeys mourut à Paris le 2 août 1671, et, le 3, fut enterré dans l'église de Saint-Eustache; l'acte de son inhumation le dit : « Prestre, conseiller du Roy, Abbé et seigneur de Cores » (Saint-Martin de Cores), « demeurant Rue Neuve des Bons-Enfants. » (Voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, articles Bourzeys, Protestants et Schönberg.)

et fort considérable, aurait pu durer six semaines ou deux mois » exécuté dans les ports du Ponant; « en sorte que le temps d'ici » (1er janvier 1666) « jusqu'au mois de mai prochain se seroit écoulé. Et peut-être, si les Anglois avaient été supérieurs dans la Manche, il auroit de toute nécessité fallu passer par le nord, ce qui auroit consommé encore plus de deux mois, de manière que *le Roi n'auroit pas pu joindre ses forces maritimes à celles des Hollandois avant la fin de juin ou dans le mois de juillet.* »

Nous avons voulu rapporter ce passage de la dépêche de M. Colbert au Commissaire général de la marine à Tonnay-Charente, pour répondre par un premier argument à l'accusation portée contre le gouvernement de Louis XIV, au sujet de la jonction des flottes de France et de Hollande qui ne put se faire. Louis XIV voulait sincèrement prêter secours à ses alliés, la guerre entre eux et l'Angletere ayant éclaté, malgré les efforts faits à Londres par la France pour l'empêcher. Sa médiation ayant été refusée par le Roi d'Angleterre, il déclara qu'il se joindrait aux Hollandais, comme un traité ancien l'y obligeait; il donna à cet égard les ordres les plus formels, et l'on va voir que si les choses ne réussirent pas selon ses intentions, ce ne fut ni parce qu'il ne le voulut point, un intérêt machiavélique l'ayant porté à laisser aux prises les Hollandais seuls avec les Anglais, ni parce que M. de Beaufort n'obéit pas bien aux ordres qu'il avait reçus, ainsi que l'a dit un historien grave, M. Henri Martin (*Histoire de France*), abusé par un romancier qui s'est porté pour ennemi de Louis XIV et a usé ses forces dans sa lutte contre ce grand prince[1]. Les événements se compliquèrent, et toute la prudence de M. Colbert, tout le zèle de M. de Beaufort, tout ce qu'il y avait de loyal dans les promesses du Roi vinrent échouer devant eux : il en arrive souvent ainsi; les prévisions des hommes s'évanouissent devant certains incidents que les calculs les plus profonds n'ont pu faire supposer, que les plus grandes habiletés n'ont pu vaincre, quand ils se sont produits.

M. de Vivonne, commandant des galères, eut, le 2 février 1666 un pouvoir du Roi pour commander l'armée navale en l'absence de M. de Beaufort. M. de Martel eut le même pouvoir au cas où

[1] M. Eugène Süe, homme d'esprit d'ailleurs, que sa haine enfantine pour Louis XIV rendit assez ridicule dans le monde des lettres, mais qui en tira l'honneur d'être nommé par les républicains de 1848 membre de l'Assemblée constituante, où il remplit le rôle modeste d'un comparse perdu dans la foule.



MM. de Beaufort et de Vivonne seraient empêchés par maladie ou autre cause. (Arch. de la marine.)

L'escadre de la Méditerranée était faible, comparée à la flotte du Roi d'Angleterre. Elle ne pouvait se fortifier que par l'adjonction de l'escadre du Ponant, commandée par Du Quesne. Comment et où ces deux parties de l'armée navale qui devait agir sous les ordres de M. le duc de Beaufort pourraient-elles se réunir? Toute l'escadre de Du Quesne ne devait pas quitter les eaux de la Rochelle pour aller au détroit, parce que huit de ses vaisseaux étaient désignés pour porter à Lisbonne Mademoiselle d'Aumale et son train. Le reste était d'une médiocre force et aurait pu être compromis dans une rencontre avec une escadre ennemie. Les huit vaisseaux de Du Quesne eux-mêmes n'étaient pas en parfaite sûreté, car probablement les Espagnols garderaient l'embouchure du Tage en nombre suffisant pour combattre avec avantage Du Quesne et peut-être enlever la Reine de Portugal. Si les Espagnols n'avaient que douze vaisseaux devant Lisbonne, les vaisseaux français leur prêteraient bien le côté; mais devait-on exposer la Reine aux chances d'un combat? Non; il fallait agir prudemment, se faire éclairer, choisir un bon vent, longer la côte, et arriver dans le Tage en trompant la vigilance des Espagnols. C'est à ce plan qu'on s'arrêta; M. de Terron prépara tout pour que rien ne manquât lorsqu'il plairait à la Cour de Portugal de s'embarquer. Quant à M. de Beaufort, il hâtait à Toulon le travail des réparations nécessaires à un grand nombre de ses vaisseaux.

Alors que Du Quesne, à Brest, mettait le vaisseau le *Vendôme* (dont il n'eut le commandement que par une commission du 5 mars 1666) en état de passer à La Rochelle, à Paris, le 20 janvier 1666, le Parlement rendait un arrêt de renvoi dans un procès pendant entre Abraham Du Quesne et Susanne Le Monnier, femme de Pierre Petit, écuyer, capitaine de cavalerie, et auparavant veuve d'Étienne Du Quesne, frère d'Abraham. Le procès durait depuis l'année 1659, Susanne Le Monnier se disant « créancière de son défunt mari — elle avait été non commune en biens avec lui — et tutrice d'Abraham Du Quesne, fils mineur dudit défunt. » Étienne Du Quesne et son frère aîné, Abraham II, avaient eu des intérêts communs dans des armements, et à la mort d'Étienne, une liquidation qui devait se faire avait été ajournée. L'arrêt du 20 janvier 1666 renvoyait les parties aux requêtes du palais pour y procéder à fins civiles. (Arch. générales, section judiciaire, Parlement, plaidoiries,

vol. X, 5940, fol. 374.) Le procès traîna en longueur, la veuve d'Étienne Du Quesne le négligea, mais il fut repris en 1676 par son fils Abraham, le filleul apparemment du Chef d'escadre. Cette affaire ne paraît pas avoir troublé beaucoup la tranquillité du capitaine du *Vendôme;* nous ne le voyons pas courir à Paris pour presser son procureur et visiter ses juges; il savait trop bien qu'un procès pouvait durer longtemps, et qu'à moins de protections puissantes on n'obtenait point que l'affaire fût promptement « *au sac* ». Il laissa les choses aller leur train ordinaire, et les juges dormir sur le dossier.

Le 3 février, Du Quesne était à bord du *Vendôme,* sur la rade de Brest, se disposant à faire voile pour aller aux rades de la Rochelle; il écrivait à Colbert pour l'engager à faire acheter un bateau « pour servir à transporter les ancres de son vaisseau ». Pourquoi n'embarquait-il pas ses ancres sur le *Vendôme?* C'est ce que nous ne saurions deviner. Du Quesne, fort tranquille sur le fait de son commandement de l'escadre qui porterait la Reine à Lisbonne, se pressait peu, sachant que le voyage ne pouvait être entrepris qu'à la belle saison; il était loin de se douter que ce commandement allait lui être enlevé. Louis XIV, pour déférer au désir d'Alphonse IV, avait décidé que M. Henri de Massué, marquis de Ruvigny, un des Lieutenants généraux des armées du Roi depuis l'année 1652, aurait sous ses ordres Du Quesne et les huit vaisseaux de son escadre[1]. M. Colbert en avertit M. de Terron, vers le milieu de janvier, lui recommandant de ne pas ébruiter cette nouvelle et lui demandant ce qu'il pensait de l'effet qu'elle produirait lorsqu'elle serait connue. M. de Terron lui répondit, le 31 janvier 1666 :

« Pour ce qui est de l'employ de M. de Ruvigny, je n'estime pas qu'il y ait aucun officier qui n'ayt toute la déférence qu'ils doivent avoir pour les volontés du Roi. En un mot, je ne cray (*sic*) pas que cela fasse aucune affaire parmi eux. »

M. de Terron comptait sans Du Quesne. Quand la nouvelle éclata, c'est-à-dire, quand M. de Ruvigny, arrivé à la Rochelle (12 juin 1666), eut remis à M. Colbert de Terron les dépêches dont il était

[1] M. de Ruvigny, mêlé aux premières négociations du mariage de Mademoiselle d'Aumale, s'était fait connaître à Lisbonne; c'est pour cela que M. de Castel Mayor le demanda à la Cour de France pour général de l'escadre d'honneur qui devait porter la Reine de Portugal. Il eut, pour la durée de la campagne en Portugal, une commission de Lieutenant général des armées navales qui le faisait le supérieur de Du Quesne.

chargé pour lui, Du Quesne jeta feu et flamme. On lui ôtait l'honneur qu'il attendait d'un commandement dont l'exercice n'était pas sans danger et pouvait, par conséquent, n'être pas sans gloire. On chercha à l'apaiser. M. de Ruvigny, qui n'était pas marin, sentait bien que son commandement sur l'escadre ne pouvait être que nominal, mais il ne pouvait point abdiquer le titre dont l'avait honoré le Roi.

« Du 12 au 14 juin », dit M. de Terron (14 juin 1666), « nous avons eu plusieurs conférences sur le sujet de M. Du Quesne, et sur cela le sieur de Ruvigny ayant contribué de son esprit et de son honnêteté ce que l'on en devoit attendre, les choses sont en état que *chacun demeure satisfait* et le Roi sera apparemment bien servi; c'est-à-dire que M. de Ruvigny veut bien que sa commission ne paroisse qu'à l'égard des Portugais, laissant le reste à M. Du Quesne, et tous les honneurs et l'obéissance seront rendus dans le fond audit sieur de Ruvigny, comme s'il était généralissime. *Ainsi il n'y a rien qui doive vous presser de répondre à ce que ledit sieur Du Quesne vous doit écrire*, les choses ayant à demeurer en cet état-là, sous le bon plaisir de Sa Majesté. »

Du Quesne, qui n'était pas aussi satisfait que le prétendait M. l'Intendant[1], écrivit en effet à M. Colbert le 14 juin :

« J'ai une si grande mortification de voir M. de Ruvigny avoir ordre de commander l'escadre du Ponant, et que je lui dois obéir et cela directement contre les titres que vous m'avez fait la grâce de me procurer d'indépendance de tout Lieutenant général, *que peu s'en faut que je n'en crève de douleur*, et cet accablement ne peut me quitter qu'en me soulageant » (que si le Roi me soulage) « de ce joug insupportable. »

Il semble qu'après ce début, Du Quesne va supplier le Roi de le dispenser de faire le voyage de Lisbonne; il n'a garde. Il craint qu'on ne le prenne au mot, qu'on ne le démonte et qu'on ne lui rende point le *Vendôme* pour la campagne contre les Anglais. Il se radoucit tout d'un coup, reconnaissant que M. de Ruvigny a mis beaucoup de bonne grâce dans son procédé, bonne grâce qui témoigne de l'estime qu'a le Lieutenant général pour le Chef d'escadre, protestant comme lui, et il ajoute que, sans l'expédient trouvé et adopté par M. de Ruvigny, il « *n'auroit pu digérer cette amertume* »; mais il demande au ministre de considérer

« son zèle pour le service du Roi et la déférence qu'il apporte dans l'ex-

[1] M. Colbert de Terron, d'abord Commissaire général de la marine, eut, le 17 avril 1666, une commission d'Intendant de la marine du Ponant, ayant « la justice, police et finances » dans ses attributions. (Arch. de la Marine, Expéditions de la Marine 1665-1666, folio 81. Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 1.)

pédient qu'il s'est engagé à suivre « en se rendant » en tout ce qui dépendra du service de Sa Majesté au sentiment de M. de Ruvigny, comme à une personne extraordinairement envoyée du Roi et qui sait ses intentions sur l'embarquement et conduite de la Reine de Portugal. Vous protestant », ajoute-t-il, « que de ma part, je prendrai les devants pour obliger ledit sieur de Ruvigny à se louer de moi. La chose est déjà avancée, puisqu'à l'égard de la marine, il a promis de ne pas donner l'éclat à la commission qu'il a de commander les vaisseaux. »

Ce qui paraissait le plus cruel à Du Quesne, c'est que M. de Ruvigny devait conserver pour le retour en France le même caractère qu'il allait avoir en allant à Lisbonne. Il demandait avec instance ue ses observations fussent soumises à Louis XIV et disait :

« Le Roi m'envoirait, de ce pas, faire avec le *Vendôme* le tour du monde, que j'irais partout avec joie, pourvu que Sa Majesté *me dispense de l'obéissance de ses lieutenants généraux, dont je tiens le rang et la place depuis quinze ans*. Je proteste par-dessus toute chose de mon obéissance que j'ai fait paroître en toutes occasions; elle m'a été, cette dernière fois, en l'armement du *Vendôme*, toute ruineuse; faites, s'il vous plaît, que cette obéissance *ne touche pas à mon déshonneur*. »

Le Roi fut obéi. Trois ou quatre vaisseaux auraient pu très-décemment porter la Cour de Portugal et auraient fait le voyage sans accidents étant menés par d'habiles capitaines, mais M. le marquis de Sande obtint que le vaisseau de la Reine serait escorté de *sept autres vaisseaux au moins*, afin que l'appareil fût plus royal, l'entrée à Lisbonne plus magnifique, et d'ailleurs la sécurité de la princesse plus grande. L'ordre fut donc envoyé à M. de Terron de préparer huit vaisseaux. On en avait six tout prêts, et l'Intendant proposait de leur adjoindre un brûlot et, pour le huitième, « un » marchand déguisé en navire de guerre, en lui donnant quelques » hommes des équipages du Roi, pour en faire encore mieux la » figure. » (M. Terron, 11 février 1666.) Ce déguisement qui ne pouvait tromper M. le marquis de Sande, ne plut point à M. Colbert, qui le trouva indigne du Roi et dénonçant une pénurie de navires de guerre dont à Lisbonne on eût tiré de fâcheuses conséquences. Il fut donc convenu que l'escadre de M. de Ruvigny serait ainsi composée : le *Vendôme*, que monteraient Mademoiselle de Nemours, ou pour mieux dire la Reine de Portugal, M. de Ruvigny, M. de Laon, M. de Sande et Du Quesne; le *Diamant*, le *Rubis*, le *Bourbon*, le *Triomphe*, le *Mazarin*, l'*Infante* et le *Beaufort*. (M. de Terron, 30 mai 1666.)

Il ne restait plus dans les eaux de la Rochelle que trois vaisseaux de guerre et quelques brûlots. M. d'Alméras, commandant le *Diamant*, et qui n'avait rang dans l'armement qu'après Du Quesne, demandait à ne point faire partie de l'escadre de M. de Ruvigny et à être mis à la tête des trois vaisseaux et des brûlots pour aller, en attendant l'arrivée de M. de Beaufort, faire la guerre dans la Manche. (M. d'Alméras, de la Rochelle, 1er juin 1666.) La proposition de M. d'Alméras ne pouvait être écoutée; elle ne le fut pas. On songea à M. de La Roche Saint-André pour le commandement des vaisseaux qui resteraient outre les huit qui, suivant l'expression d'une lettre du Roi, allait porter en Portugal « la cousine de Sa Majesté, madame la duchesse de Nemours. » Il semblait à Louis XIV que M. de La Roche était « plus propre qu'aucun autre pour entreprendre quelque chose sur les ennemis. » (Lettre du Roi à M. de Terron, 2 juin 1666; Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 38; et Arch. des Affaires étrangères, Portugal.) Cette lettre, contre-signée par M. de Lionne, se termine ainsi :

« Je désire que vous fassiez connoître au sieur Du Quesne et aux officiers de madite escadre que je leur en aurois confié le commandement sans aucune difficulté, mais que l'instante prière qui m'a été faite par le ministre du Roi de Portugal qui a traité son mariage de donner ce commandement au sieur de Ruvigny ne m'a pas permis de leur laisser cette satisfaction. »

Ce passage de la lettre de Louis XIV est remarquable. Le Roi qu'on s'est habitué à regarder comme absolu en toutes ses volontés, c'est-à-dire ne donnant jamais le motif de ses ordres aux gens qui les devront exécuter, comprit que Du Quesne, un des bons serviteurs de l'État, devait être affligé et humilié de l'intervention d'un Lieutenant général étranger à la marine, dans une entreprise maritime, et à son détriment, et il eut la bonté, pour consoler un homme qu'il estimait, de s'excuser, pour ainsi dire, de le chagriner, et lui déclarait le motif de la résolution qu'il avait prise, et cela dans les termes les plus bienveillants. C'est d'un cœur excellent : mais ce n'est point à Du Quesne lui-même que fut adressée la consolation; il ne pouvait convenir à un Roi de donner directement de telles explications à un officier, sur une affaire de service. Elles passèrent par la bouche de l'Intendant général, le supérieur hiérarchique du Chef d'escadre. Quant à Du Quesne lui-même, bien qu'on eût pu s'en dispenser, le Roi lui écrivit cette lettre toute simple, cet ordre sans commentaire :

« Monsieur Du Quesne, envoyant M. de Ruvigny, Lieutenant général en

mes armées pour commander l'escadre de mes vaisseaux qui doivent porter ma cousine la duchesse de Nemours, je suis bien aise de vous le faire savoir et de vous dire que mon intention est que vous lui obéissiez et le fassiez obéir par tous ceux qui sont sous votre charge. Et la présente n'estant pas à autre fin, etc. » (Arch. citées et Arch. de la Marine, fol. 133, Reg. des Ordres du Roy, 1666.)

Les choses en restèrent là pour Du Quesne, qui finit par se calmer, le procédé du Roi étant bien propre à apaiser son irritation. Mademoiselle de Nemours ne s'était pas fait encore annoncer à la Rochelle le 10 juin. On savait seulement que l'Angleterre avait donné des passe-ports [1] pour les huit vaisseaux de M. de Ruvigny, mais on ignorait si le retour de ces navires était assuré contre les méchantes rencontres. (Lettre de M. de Matharel [2], 10 juin 1666.) Le 14, M. Colbert de Terron fut averti que « toute la Cour de Portugal, partie de Paris, avait été longtemps arrêtée à Poitiers par une indisposition du marquis de Sande. » M. de Terron qui écrivait cela le 6 juin ajoutait : « On ne peut être plus prêts que nous le sommes, mais on n'a pas encore parlé d'*embarquer un coffre ou d'acheter un poulet.* » Cependant, le 24 juin, l'Intendant général disait au ministre :

« M. le duc de Vendôme et ces messieurs qui sont ici ont tiré parole du marquis de Sendes (*sic*) que l'on fera le mariage de la Reine de Portugal dimanche prochain » (27 juin), « et qu'aussitôt elle s'embarqueroit. L'on a embarqué une partie des hardes et demain l'on doit embarquer les chevaux ; ainsi, selon les apparences, toute la flotte portugaise mettra lundi à la voile, si le temps demeure au beau, comme il est depuis hier matin... Il a fallu nécessairement deux flûtes pour embarquer quarante chevaux et sept ou huit carosses qui appartiennent au marquis de Sandes. Pour la plus grande partie, ce sont des gens chargés de meubles et d'un attirail incroyable... Cet armement cause beaucoup de dépenses que l'on ne peut prévoir. Il y a une quantité de monde qui ne sont point de la suite de la Reine qui se jettent dans les navires et qu'il faut nourrir, et la plupart sont personnes de qualité de la Cour que l'on ne peut refuser. »

[1] M. le marquis de Sande avait envoyé son cousin, M. Ruy Telles de Ménezes, à Londres, en janvier 1666, avec la double mission de demander des passe-ports pour l'escadre française et d'annoncer au Roi d'Angleterre que le mariage de Mademoiselle d'Aumale serait célébré à la Rochelle et non à Londres, comme il avait été d'abord convenu, la peste sévissant en Angleterre et surtout à Londres. (Tome 4, p. 569 des documents portugais publiés à Paris par M. le vicomte de Santarem.)

[2] M. de Matharel est nommé M. de Matheralle dans les documents portugais, peut-être par une simple faute d'impression.



Quel désordre! Et M. de Terron qui voyait combien coûteraient le faste de M. de Sande et cette prise à l'abordage des vaisseaux par des gens enchantés de faire aux frais du Roi un voyage d'agrément en Portugal, M. de Terron ne pouvait rien empêcher! Il ne fallait rien refuser à la Reine, c'est-à-dire à M. de Sande; il fallait noliser au prix de neuf mille livres les deux flûtes qui devaient emporter les carrosses et les chevaux de ce fastueux marquis! M. de La Nauve, conseiller du Roi en la grand'chambre du Parlement et en tous ses conseils, curateur de Mademoiselle d'Aumale et chef de son conseil, accompagnait la future Reine de Portugal; il promettait que le Roi de France payerait ce surcroît de dépense. Cette affaire du mariage de Mademoiselle de Nemours coûta cher.

Louise-Françoise-Élisabeth de Savoie, duchesse de Nemours et d'Aumale, arrivée le 18 juin à la Rochelle, donna pouvoir, le 25, à son oncle Louis, duc de Vendôme, de prendre en « son nom Séré- » nissime Seigneur Roy de Portugal pour son mary et légitime époux, » selon les saints décrets et les canons de l'Église Apostolique et » Romaine, promettant de tenir pour bon... », etc. Ce pouvoir, rédigé par M[es] Tessereau et de Rieu, conseillers, notaires et secrétaires du Roi, le fut en présence de Françoise de Lorraine, duchesse de Vendôme, aïeule de Mademoiselle d'Aumale, de M. Louis de Vendôme et de M. François Milo, marquis de Sande, qui représentait le Roi de Portugal et acceptait pour lui la main de la duchesse de Nemours. La procuration fut signée par la mariée, par Françoise de Lorraine, MM. de La Nauve, Colbert de Terron, Tessereau, de Rieu, et, plus bas, par M. Verjus, secrétaire de Son Altesse, qui y apposa le sceau des armes de la duchesse. Ni le marquis de Sande, ni M. de Vendôme n'apposèrent leur signature à l'acte dont nous reproduisons la substance d'après la copie qui en est à la Bibliothèque nationale. (Manuscrits Saint-Magloire, 183.)

Accordée au Roi de Portugal le 25 juin, la duchesse de Nemours fut mariée le 27, à la Rochelle, dans la maison de Son Altesse, par Monseigneur César d'Estrées, évêque de Laon, en présence de Monseigneur Louis de Bassompierre, évêque de Saintes, de Monseigneur Henri de Barillon, évêque de Luçon, de M. le duc de Navailles, de MM. Colbert de Terron, de La Nauve, de Ruvigny, et probablement de Du Quesne, dont le vaisseau allait recevoir la Reine. Il est inutile de dire que M. Louis de Vendôme — duc de Vendôme depuis 1665, qu'était mort son père César, duc de Vendôme, et auparavant duc

de Mercœur, comme nous l'avons dit plus haut, — il est inutile de dire que M. le duc de Vendôme et Madame Françoise de Lorraine assistèrent à la cérémonie, qui ne se passa point sans que M. le marquis de Sande fît étalage de son luxe. « L'ambassadeur fit paroître » sa livrée et ses trois carrosses, » dit M. de Terron (28 juin). « Il » n'y a pas eu moyen de s'empêcher de lui donner cette satisfaction. » Satisfaction innocente, car il importait assez peu, à ce moment, que le mystère fût gardé, aucun navire ne pouvant sortir du port sans la permission de l'Intendant, et l'Espagne, pas plus que l'Angleterre, dont les passe-ports n'étaient pas une sûreté bien grande — étant connues les habitudes anglaises, — ne pouvant être avertie du départ de Sa Majesté Portugaise. On espérait que la Reine s'embarquerait le 28 juin, mais un grand orage et une pluie violente s'y opposèrent autant que l'Ambassadeur lui-même, qui n'avait pas encore fait emballer ses voitures et mettre à bord ses chevaux. « C'est une » machine bien difficile à faire mouvoir », disait M. de Terron.

Enfin, le 30 juin 1666, la Reine de Portugal monta sur le *Vendôme* et s'y installa pour faire son voyage. Ce ne fut pas sans beaucoup de difficultés, « la lenteur des Portugais et mille fatras d'affaires » domestiques les portant toujours à reculer, et nos capitaines de » vaisseaux appréhendant de se charger de tant de monde qu'ils ne » vissent un vent fait ». Pendant la journée du 1er juin, on mit sur les navires voitures, hardes, provisions, et l'on fut prêt à déferler les voiles aussitôt que le vent le permettrait; « et, comme nos capi- » taines » mettaient « la nappe sans savoir presque qui leur tiendra » compte » (de la France ou du Portugal) « de cinq cents personnes au » moins qu'ils » avaient « dans leur bord », on pouvait croire qu'ils ne perdraient pas « une haleine de vent pour s'avancer dans leur route ». (M. de Terron, 1er juillet 1666; Bibl. Nat., Ms.) Le 3 juillet, M. de Ruvigny fit appareiller son escadre par un vent faible, mais favorable. Le 4 au matin, l'escadre était hors de la portée de la vue[1]. (M. de Terron, 5 juillet.)

Ce n'étaient pas seulement huit vaisseaux qui allaient chercher les eaux du Tage. Au *Beaufort* désigné, comme le disait une lettre de

[1] « J'ai fourni largement tous les vaisseaux de la poudre et autres munitions dont ils pouvoient avoir besoin, et, outre cela, les quarante milliers de poudre destinés pour le Portugal sont embarqués dans les bords. Enfin, de l'avis de M. Du Quesne, qui est *notre censeur*, il n'est point parti d'escadre mieux munie et mieux armée que celle-ci. » (M. de Terron à M. Colbert, 30 mai 1666.)

M. de Terron du 30 mai, on avait substitué dans la composition de l'escadre le *Mercœur*, l'*Hermione* au *Triomphe*, l'*Aigle d'or* au *Mazarin*; trois vaisseaux restaient donc en dehors de l'escadre de Lisbonne; deux d'entre eux furent désignés pour, avec cinq brûlots, faire voile en même temps que les huit vaisseaux et tenir la même route qu'eux, ayant soin cependant de marcher entre la terre et l'escadre de la Reine, à quatre ou cinq lieues de distance de celle-ci, pour ne pas porter ouvertement atteinte au traité fait avec le Roi de la Grande-Bretagne, qui assurait aux huit vaisseaux une libre traversée entre la Rochelle et Lisbonne. On craignait qu'une forte escadre espagnole ne cherchât à enlever la Reine, et, autant qu'on le pouvait, on se précautionnait contre cette éventualité. M. de Thurelle, sur le *Mercœur*, devait donc escorter M. de Ruvigny sans en avoir l'air; ou plutôt à ses risques et périls, comme aux périls et risques de M. de Preuilly, qui montait le *Beaufort*, et à ceux des brûlots; il devait faire la même route que le *Vendôme* et ses conserves, pour aider au besoin M. de Ruvigny, dussent les sept navires sous ses ordres avoir à se défendre contre les Anglais s'ils étaient attaqués par eux. (Instruction donnée à M. de Thurelle et signée : COLBERT DE TERRON, DU QUESNE. Voyez notre *Dictionnaire critique*, article Louise-Marie-Françoise-Élisabeth de Savoie, page 806.)

Tout se passa convenablement. Les Anglais n'essayèrent point de contrarier la navigation de l'escadre. Ils firent honneur à leur parole; les Espagnols eurent à la mer une escadre pour combattre M. de Ruvigny; mais la présence de M. de Beaufort à l'embouchure du Tage les rendit prudents. L'escadre française fut grandement contrariée par les vents; aussi son voyage fut long et pénible, et M. de Sande dut bien souffrir du mal de mer, par lui si redouté. Le jour même de son départ, pris par le calme, les vaisseaux de Du Quesne durent mouiller au pertuis d'Antioche, entre les îles d'Oléron et de Ré. Le départ eut lieu le lendemain, et bientôt s'éleva un vent violent du nord-nord-ouest, auquel, le 12 juillet, succéda, non moins fort, un vent d'est-nord-est qui mena la flotte jusqu'au cap Finistère, où elle trouva le vent de nord-ouest qui la retint, louvoyant sans gagner le large, pendant douze mortelles journées. Enfin, le 30, ayant pu doubler le cap, Du Quesne arriva aux Berlingues. Là, on baptisa les passagers qui n'avaient point encore navigué. Le lendemain, on fut pris dans un brouillard d'une épaisseur telle qu'on dut prendre les plus grandes précautions pour éviter les abordages.

Enfin, le 2 août, le ciel s'éclaircit ; on aperçut l'embouchure du Tage. On entra dans le fleuve, et l'on alla mouiller devant le château de Belem.

Nous n'avons point à raconter les fêtes qui signalèrent la venue en Portugal de la jeune Française qui y fut deux fois Reine, femme d'abord d'Alphonse VI, puis de Dom Pedro, le frère d'Alphonse, qui se fit régent du royaume, quand Alphonse, libertin et idiot, dit-on, fut dépossédé du pouvoir royal. Enfermé d'abord dans un appartement de son palais, le Roi alla attendre ailleurs la mort qui donna la couronne à Pedro II. Ce que nous pouvons dire, sans admettre les accusations portées contre la Reine par l'histoire, et cruellement appuyées par Voltaire [1], c'est que la séparation d'Alphonse VI et de sa femme ayant été prononcée le 28 mars 1668, elle épousa son beau-frère le 2 avril suivant. C'était bien prompt, et l'on voit par une lettre que nous avons publiée ailleurs (*Dictionnaire critique,* p. 808), que la population de Lisbonne en fut comme révoltée. Ce mariage passablement scandaleux fut fait moyennant la dispense complaisamment donnée par M. Louis de Vendôme, qui, veuf depuis longtemps de Laure Mancini, était récemment entré dans l'Église par la grande porte, et, Cardinal le 7 mars 1667, agissait ici en qualité de légat *a latere* en France. L'union de Dom Pedro avec sa belle-sœur fut ratifiée par le Pape ; mais la ratification n'en fut publiée qu'après le baptême d'une fille de la Reine, née le 6 janvier 1669, et baptisée le 11 mars suivant. (Voyez *Dictionnaire* cité, p. 808.)

Tous les capitaines de l'escadre de M. de Ruvigny avaient consenti volontiers à nourrir leurs passagers pendant le trajet de France en Portugal ; M. de Terron, à leur retour, et, « selon que le Roi » Alphonse en auroit usé avec eux », devant régler le compte de leurs frais ; Du Quesne seul avait hésité longtemps à faire l'avance de la nourriture « des gens extraordinaires » qu'il avait à son bord.

[1] « Le Portugal donnait en ce temps un spectacle étrange à l'Europe. Dom Alphonse, fils indigne de l'heureux Jean de Bragance, y régnait ; il était furieux et imbécile. Sa femme, fille du duc de Nemours, amoureuse de Dom Pedro, frère d'Alphonse, osa concevoir le projet de détrôner son mari et de couronner son amant. L'abrutissement du mari justifia l'audace de la Reine. Il était d'une force de corps au-dessus de l'ordinaire ; il avait eu publiquement d'une courtisane un enfant qu'il avait reconnu, enfin il avait couché longtemps avec la Reine. Malgré tout cela, elle l'accusa d'impuissance ; et ayant acquis dans le royaume, par son habileté, l'autorité que son mari avait perdue par ses fureurs, elle le fit enfermer (novembre 1667). Elle obtint bientôt de Rome une bulle pour épouser son beau-frère. » (Voltaire, *Siècle de Louis XIV,* tome 23, chap. 10, édition de 1826, p. 450.)



Il « *auroit été bien aise,* dit M. de Terron (5 juillet 1666), *de s'as-*
» *surer d'une bonne somme, à bon compte, encore que, selon les appa-*
» *rences, on doive luy donner contentement à Lisbonne préférablement*
» *aux autres, pour les dépenses du passage de la Reine* ». Une lettre de M. de Saint-Romain (Arch. des Affaires étrangères) fait connaître le traitement qui fut fait aux Français quand la Reine eut été débarquée : « Ils (les Portugais) ont donné un présent à M. de la Nove (*sic*)
» de quinze mille francs (*sic*); à M. l'abbé de Bourzeys, un de six
» ou environ, et aux dix capitaines des vaisseaux et à ceux des brû-
» lots aussi. Enfin ils n'ont rien laissé à désirer sur ce sujet. » Ce passage de la lettre de M. de Saint-Romain nous apprend que le *Beaufort,* le *Mercœur* et les cinq brûlots ne se contentèrent pas de convoyer jusqu'au Tage les huit vaisseaux munis des passe-ports du Roi d'Angleterre, mais qu'ils se joignirent dans la rivière à l'escadre de M. de Ruvigny et ajoutèrent à l'appareil royal au milieu duquel Madame la duchesse de Nemours et d'Aumale parut à son arrivée dans ses États.

M. Gravier, résident de France à Lisbonne, écrivait le 12 août 1666 :

« Il y a déjà quatre jours que les vaisseaux qui ont amené ici la Reine de Portugal n'attendent plus pour partir que le vent qui leur est toujours contraire pour sortir de cette rivière. » (On comprend que cela veut dire qu'ils attendaient un vent favorable succédant au vent contraire.) « Je ne vous dirai rien touchant les cérémonies qui se sont passées à l'arrivée de Sa Majesté, parce que vous en serez pleinement instruit... particulièrement par M. l'évêque de Laon, qui, par la bonne conduite qu'il a tenue en cette occasion, s'est attiré l'admiration et l'amour de toute cette Cour, où les choses se sont passées, jusqu'à cette heure, beaucoup mieux qu'on ne l'auroit espéré. Il y a grande apparence que les suites auront le même succès et que les belles et bonnes qualités de cette Reine causeront un grand changement en ce royaume. »

On sait quel changement fut causé par la présence de Mademoiselle d'Aumale à Lisbonne. Dom Pedro devint amoureux de la Reine, bientôt dégoûtée d'un époux dont la débauche avait affaibli l'esprit et ruiné le corps; en même temps, il devint ambitieux et persuada aisément à sa belle-sœur de s'unir à la Reine Mère et aux Jésuites, pour éloigner du trône et de son lit Alphonse, déclaré incapable d'être père, et indigne de porter plus longtemps la couronne. La Reine qui avait grandement envie d'être mère apparemment et qui, en effet, le fut justement neuf mois après son second mariage (Voyez

plus haut, p. 388.), entra aisément dans le parti qui lui assurait le trône, et s'associa à l'avenir de Dom Pedro, d'abord régent par usurpation, puis Roi à la suite d'une machination au milieu de laquelle on regrette, pour sa gloire, de voir l'épouse d'Alphonse VI.

XXXII.

M. de Beaufort et son escadre étaient dans les pertuis d'Antioche le 23 août à quatre heures du soir. Quelques navires étaient déjà mouillés aux trousses. L'Amiral était parti de Lisbonne, où il avait dû attendre l'escadre de Du Quesne, et n'avait eu sur sa route aucune nouvelle de cette escadre. M. de Terron ayant appris que le duc de Beaufort était fort près de la Rochelle, se hâta de l'aller trouver. Il le vit et eut deux conversations avec lui sur le *Saint-Philippe*. L'Amiral dit à l'Intendant que le lendemain il enverrait au Roi M. d'Étemare, capitaine de ses gardes, pour rendre compte à Sa Majesté de ce qui s'était passé pendant son voyage de Toulon à la Rochelle. (M. de Terron, lettres des 23 et 24 août.) Ce qui s'était passé, nous allons le dire le plus brièvement qu'il nous sera possible, au moyen de la correspondance de M. de Terron avec M. Colbert et de l'extrait d'un journal envoyé par M. le marquis de Vallin, le 2 septembre 1666, journal existant dans les Vieilles archives de la Guerre, vol. 463, pièce 12. Disons d'abord quelle était la composition de l'escadre du Levant, le 29 avril 1666, lorsque M. de Beaufort, ses capitaines, ses gardes, etc., montèrent sur le *Saint-Philippe*, qui allait donner le signal de partance [1] :

1° Le *Saint-Philippe*, Vaisseau Amiral, portant 74 canons de fonte, des calibres de 36, 18 et 8, et 6 « à la moderne. » (Il nous est impossible de dire en quoi les six canons de forme « moderne » différaient des anciens, les renseignements sur l'artillerie des vaisseaux que possèdent les Archives de la Marine étant peu propres à nous aider à résoudre cette question technique. Il est probable que les canons en question sortaient de la fonderie de Saintes, nouvelle-

[1] M. de Beaufort avait hâté autant qu'il avait pu l'armement de sa flotte. (Notons ce point.) Cette activité un peu tracassière et en quelques points inintelligente, lui fut reprochée par le commissaire général, M. Brodart, lequel écrivait à M. Colbert, le 9 février 1666 : « *La promptitude* avec laquelle M. le duc de Beaufort agit donne lieu à bien de la confusion et à bien des dépenses. » — M. de Beaufort n'avait donc point perdu de temps, comme on l'a supposé par malveillance.

ment établie, et présentaient quelques perfectionnements soit dans la fonte, soit dans la forme, soit dans la quantité de la matière employée à leur confection.) — A bord du *Saint-Philippe* étaient M. le duc de Beaufort, M. Mathurin Gabaret, Chef d'escadre, capitaine du vaisseau, ou comme on dit aujourd'hui, capitaine de pavillon de l'Amiral, M. Gabaret fils (Jean), second capitaine, MM. Gombaut, Languillet et autres capitaines, suivant l'usage qui admettait la présence de plusieurs capitaines sur l'Amiral, ces officiers pouvant au besoin remplacer ceux des capitaines de l'escadre que la maladie ou la mort enlevait à leurs navires ; le chevalier de Lestonnac, l'Intendant, MM. de Saint-Ouen et chevalier de Lauzun, enseignes. Le vaisseau avait 400 hommes d'équipage, 100 gardes de Son Altesse, 80 hommes de sa maison outre les volontaires, le tout faisant 900 hommes. — 2° La *Royale*, vaisseau Vice-Amiral de 56 pièces de canon ayant 400 hommes d'équipage et 50 soldats. Le chevalier Paul, Lieutenant général, commandait le vaisseau, ayant pour lieutenant M. de Flacour et pour enseigne M. Dumoulin. — 3° Le *Dauphin*, commandé par M. le marquis de Martel, Lieutenant général, faisant fonction de Contre-Amiral de l'escadre [1]. Le *Dauphin* n'avait que 36 canons, 350 hommes d'équipage, 50 soldats. M. Colbert de Vandières, frère du ministre, était embarqué sur ce vaisseau, avec vingt mousquetaires de la compagnie où il servait. (Lettre de M. de Vandières à M. Colbert, qu'il prie d'écrire à M. de Martel « pour l'exciter à faire quelque chose d'extraordinaire..., afin de faire connaître au Roi par ses actions en cette occasion que lui Colbert de Vandières vaut mieux que ceux qu'on lui a préférés. » (Abbeville, 3 février 1666. En tête de cette lettre on lit, de la main de M. Colbert : « Escrire à M. Martel et envoyer la lettre à mon frère. ») — 4° Le *Saint-Louis*, monté par M. de Fricambault, Chef d'escadre, ayant pour Lieute-

[1] M. de Martel signait de trois manières différentes : MARTEL, et puis :

nant M. de Nesmond : 56 canons, 400 hommes d'équipage et 50 soldats du régiment de la marine, sans compter les officiers. — 5° La *Reine,* capitaine, M. Hector des Ardents[1] : 56 canons, 400 hommes d'équipage, 100 hommes du régiment de la marine. — 6° Le *César,* capitaine, M. du Mé d'Aplemont : 52 canons, 250 hommes d'équipage. — 7° Le *Jules,* capitaine, M. le chevalier de Bouillon : 40 canons, 250 hommes d'équipage et 50 soldats. — 8° La *Thérèse,* capitaine, M. d'Ectot : 60 canons, 550 hommes d'équipage et 50 soldats. — 9° L'*Hercule,* capitaine, M. le commandeur de Verdille : 40 canons, 500 hommes et 50 soldats. — 10° Le *Soleil*, capitaine, M. le marquis de Grancey : 36 canons, 300 hommes d'équipage et 50 soldats. — 11° L'*Anna,* capitaine, M. de Gorris[2] : 40 canons, 300 hommes d'équipage. — 12° Le *Lion rouge,* capitaine, M. Charles Cabaret de Luché : 40 canons, 250 hommes d'équipage. — 13° Le *Saint-Sauveur,* capitaine, M. le chevalier de Valbelle : 40 canons, 330 hommes d'équipage. — 14° La *Ville de Rouen,* capitaine, le chevalier de Buous : 38 canons, 230 hommes d'équipage et 50 soldats. — 15° Le *Saint-Joseph,* capitaine, M. de Belle-Isle Peron, major de l'escadre : 34 canons, 230 hommes d'équipage et 50 soldats. — 16° La *Perle,* capitaine, M. Kerjean-Lesmoüal : 36 canons, 230 hommes d'équipage. — 17° Le *Dragon,* capitaine, M. de Préaux-Mercey : 36 canons, 250 hommes d'équipage. — 18° Le *Palmier,* capitaine, M. de Beaumont : 36 canons, 230 hommes d'équipage. — 19° L'*Écureuil,* capitaine, M. de Beaulieu : 38 canons, 230 hommes d'équi-

[1] Nous avons trouvé aux Archives générales, dans les Minutes des arrêts du Conseil, volume 67, E, 1750, n° 186, la mention que voici : « Arrêt rendu sur la requête d'Hector des Ardents, sieur de Fontenac, Chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté, tant pour lui que pour Edme des Ardents, sieur de Gumery, par lequel le Roi les maintient, et la dame Trémolet, veuve de Charles des Ardents, en leur qualité de nobles et d'écuyers. — 16 mai 1669. »

[2] Il était protestant et se nommait Paul de Gorris; il était écuyer et sieur de la Guerche. Nous voyons que, le 3 juin 1668, il assista à l'enterrement d'une de ses cousines, « Marie de Gorris, vivante, femme de Mathurin de Loberau, sieur de Montigny, ministre de l'Église réformée de Senlis, décédée au château d'Albon et inhumée à Paris, au cimetière des Saints-Pères ». Le capitaine de Gorris était fils, croyons-nous, de Paul de Gorris, conseiller du Roi et contrôleur général de la marine de Ponant, et de demoiselle Bernard de Lorme, lesquels eurent une fille, Marguerite, née le 8 mai 1624, et présentée au baptême par Marguerite Biseul, femme de M. de Gorris, médecin ordinaire du Roi; ce médecin était l'oncle du capitaine Paul de Gorris et père de mademoiselle de Montigny. (Arch. de la ville de Paris; Registres protestants brûlés, au palais de justice, en 1871.)

page. — 20° L'*Étoile de Diane,* capitaine, M. de Thivas : 36 canons, 250 hommes d'équipage. — 21° La *Française,* capitaine, M. de Châteauneuf : 30 canons, 230 hommes d'équipage. — 22° La *Notre-Dame,* capitaine, M. de La Giraudière jeune : 36 canons, 230 hommes d'équipage. — 23° Le *Croissant d'Afrique*, capitaine, M. Saint-Aubin d'Infreville : 34 canons, 230 hommes d'équipage. — 24° La *Sainte-Anne,* capitaine, M. Louis-François Rousselet de Château-Renault : 16 canons, 12 pierriers, 120 hommes d'équipage. (M. de Château-Renault, Lieutenant de vaisseau depuis 1661, avait été fait capitaine, le 5 mars 1666.) — 25° L'*Infante,* capitaine, M. du Magnou : 22 canons, 180 hommes d'équipage et 30 soldats. — 26° Le *Saint-Antoine,* capitaine, M. le comte de La Beaume : 30 canons, 200 hommes d'équipage. — 27° L'*Elbœuf,* capitaine, M. de Beauriché : 24 canons, 230 hommes d'équipage. — 28° La *Vierge,* capitaine, M. de Cogolin : 34 canons, 200 hommes d'équipage. — 29° Le *Lion d'or*[1], capitaine, M. Étienne Jean : 30 canons, 250 hommes d'équipage. — 30° Le *Postillon,* capitaine, M. de La Roque-Fontiers : 30 canons, 250 hommes d'équipage (il ne suivit pas l'armée en Ponant). — 31° Le *Ligournois,* capitaine..... : 24 canons, 250 hommes d'équipage. — 32° Le *Grand Anglais,* capitaine, ... : ... canons, ... hommes d'équipage. — Ajoutons à cela huit brûlots : le *Saint-Cyprien,* capitaine, M. de Breman : 33 hommes d'équipage; le *Petit Anglais,* capitaine, M. Serpau : 25 hommes; les *Trois Rois*, capitaine, M.(?) : 25 hommes; le *Roi David,* capitaine, M. Garnier : 28 hommes; la *Concorde,* capitaine, M. Cohorne : 25 hommes; le *Saint-Antoine,* capitaine, M. de Cou : 25 hommes; le *Bilbaud,* capitaine, M. Cériton : 25 hommes; le *Saint-Augustin,* capitaine, M. le marquis d'Amfreville (neveu du maréchal de Bellefonds) : 25 hommes d'équipage. Une flûte, le *Grand Saint-Augustin,* servant d'hôpital pour l'armée navale, était commandée par M. Bridaut, et avait 90 hommes d'équipage.

M. de Beaufort avait donc, sur 31 vaisseaux, grands, moyens ou

[1] Les vaisseaux le *Sauveur,* la *Ville de Rouen*, l'*Infante*, avaient été achetés à une compagnie : le premier, au prix de 62,457 livres; le second, au prix de 59,286 livres; le troisième, au prix de 23,593 livres. La *Vierge* fut acquise d'un nommé Résin, au prix de 31,152 livres. Le *Saint-Joseph* fut vendu par un nommé Marin, de la Ciotat. Quant au *Lion rouge,* il appartenait au capitaine Étienne Jean, qui le céda au Roi, mais en conserva le commandement. (Arch. de la Marine, vol. Dépenses, 1666, et Bibl. Nat., Lettres de M. Brodart à M. Colbert, Toulon, 6 avril 1666.)

petits — qu'on classa plus tard en 1ᵉʳ, 2ᵉ, 3ᵉ, 4ᵉ et 5ᵉ rangs — 1,182 canons environ et 12 pierriers, avec un peu plus de 10,200 hommes qui, ajoutés aux 264 que portaient les brûlots et la flûte-hôpital, faisaient un total d'environ 10,464 hommes tant matelots que soldats. C'était-là une force respectable sans doute, mais de combien inférieure à celle que comptait la flotte anglaise, à celle aussi dont disposait la Hollande!

Nous avons dit que le duc de Beaufort s'embarqua le 29 avril 1666; ce fut à trois heures après minuit. Au moment où l'Amiral de France sortait du port, pour gagner le *Saint-Philippe* où tout était disposé pour le recevoir, les forts et batteries de la ville de Toulon le saluèrent de toute leur artillerie. Dès que Son Altesse fut à bord, le *Saint-Philippe* salua la ville de trois décharges de toute sa mousqueterie et de neuf coups de canon. En même temps tous les navires saluèrent. L'Amiral hollandais, dont l'escadre allait naviguer avec l'armée navale de France, salua de neuf coups de canon, comme le *Saint-Philippe*, les deux Vice-Amiraux de sept coups et les deux Contre-Amiraux de cinq. Les vaisseaux qui ne portaient pas de pavillon saluèrent seulement de trois coups. Qu'on juge de l'effet de cette canonnade de soixante-huit navires, pendant une nuit calme et sombre! A six heures du matin, l'Amiral déferla son artimon (la grande voile latine enverguée à une antenne suspendue à la tête du mât d'artimon, et gouvernée par deux palans attachés à l'extrémité du car, la partie la plus grosse de cette vergue et la plus voisine du pont du château de poupe [1]). Chacun imita la manœuvre du *Saint-Philippe*, qui tira alors le coup de canon de partance, signal de l'appareillage. On se pressa. Chaque vaisseau fit de son mieux pour être sous voile avant son voisin; mais le vent de sud-est très-faible ne favorisa point cette émulation, et le soir, au coucher du soleil, la flotte n'avait pas dépassé le cap Sépé. Le vent se leva de

[1] Plus tard, la vergue d'artimon ou antenne d'artimon fut nommée par les Français l'*Orse*, ou abusivement l'*Ourse*, de l'italien *orsa*, nom du palan attaché à l'extrémité inférieure du *car* de ladite vergue. Ce palan gouvernait l'antenne, ainsi que la *poggia*, autre palan dont le nom signifie : « Appuie! » *Orsa!* était, est encore le commandement qui, en français, s'exprimait par les mots : « Loffe! viens au vent! » *Poggia!* voulait et veut dire : « Laisse arriver! » La fonction de l'artimon étant surtout de faire venir le navire au vent, il avait bien pu être nommé l'*Orse* par les Provençaux, qui empruntaient le nom à l'Italie. Par extension, *orsa, orza,* désignèrent le côté gauche, le bâbord du vaisseau; *poggia* désigna le côté droit ou le tribord. (Voyez notre *Archéologie navale* et notre *Glossaire nautique*, pp. 1098 et 1190.)



terre et l'on put faire route, le *Dauphin* ayant ordre de prendre la tête de l'armée pour protéger les navires marchands qui étaient sortis avant la flotte de guerre, afin de laisser le champ libre à celle-ci pour son appareillage. Vers midi, l'on aperçut trois galères à la voile, marchant peu, à cause de la faiblesse du vent. L'Amiral les envoya reconnaître par M. de La Fayette, Lieutenant de ses gardes, qui, les ayant approchées avec son canot, apprit de l'une d'elles qu'elles étaient la Capitane de Naples, la Patronne de Livourne et celle de Gênes. Elles venaient de Naples et portaient en Espagne M. le Cardinal d'Aragon. Aucun salut ne fut fait de part ni d'autre, et l'armée franco-batave continua sa route, avec un vent faible de l'ouest-sud-ouest, le *Saint-Philippe* gagnant de vitesse tous les vaisseaux, qu'il dut attendre en mettant plusieurs fois en panne. Les vaisseaux marchands retardaient beaucoup l'armée, qui, le 1er mai, apercevait encore les côtes de Provence. Le *Croissant* était resté en arrière, il rejoignit l'Amiral, qu'il salua de sept coups de canon; M. de Beaufort le salua d'un seul coup.

Un grand brouillard se leva le 2 mai; le vent, qui avait sauté de l'ouest-sud-ouest et du nord-ouest à l'est-sud-est, mais qui était sans force, ne put le dissiper, et pour éviter les abordages, à bord de chaque navire on battit la caisse et on tira des coups de mousquet, précaution qui n'empêcha point l'*Anna* et le *Grand Anglais* de s'accrocher par leur avant et de se faire de légères avaries. M. de Gorris et son camarade se dégagèrent assez heureusement et purent suivre l'armée. Le brouillard se dissipa vers les dix heures, le temps beau et le vent soufflant toujours faible des parties de l'ouest-nord-ouest. M. de Beaufort, pour ne pas s'éloigner des Hollandais lourds et lents, fit peu de voile. La marche du *Saint-Philippe* était supérieure à celle de tous les autres vaisseaux, et l'on pouvait dire « qu'il n'y avoit » pas sur la mer de meilleur navire de voiles que l'Amiral. » Le 5 mai, grand vent d'est et d'est-nord-est; l'armée navigua seulement sous la misaine (voile basse du mât de l'avant). M. de Beaufort envoya le *Postillon* à Alger, pour savoir s'il y avait là des Barbaresques sous voile ou près de lever l'ancre. Le 6, on mouilla à la Fromentera, la *Reine* faisant beaucoup d'eau et le *Jules* ayant rompu son grand mât de hune. M. Languillet, un des capitaines embarqués sur l'Amiral, et M. de Bray, contrôleur de la maison de M. de Beaufort, furent envoyés à Iviça, saluer Don Jéronimo de Garcia, gouverneur de l'île, et s'informer de ce qui pouvait intéresser l'armée

navale. L'Espagnol, afin de n'être pas en reste de politesse avec l'Altesse française, envoya pour le complimenter le major de sa place, « *avec un régal de deux veaux et de deux douzaines de poulets.* » M. de Beaufort reçut avec plaisir « ce rafraîchissement », et après avoir offert une collation au major, le renvoya, avec « une belle épée et un baudrier en broderie ». Le 7 mai, la flotte ayant fait une provision de bois, la *Reine* ayant aveuglé sa voie d'eau au moyen d'une bonnette, et le *Jules* ayant changé son mât cassé, on leva l'ancre vers les six heures du soir; un joli vent de nord favorisait les navigateurs. Le 8 mai, M. de Beaufort et toute sa suite mouillèrent dans la rade d'Alicante. Son Altesse envoya le capitaine de ses gardes, M. d'Étemare, visiter le gouverneur de la ville qu'on avait saluée de sept coups de canon, et s'informer de l'armée anglaise, si par hasard on avait de ses nouvelles. Don Balthazar de Pardes, marquis de La Castra, reçut très-civilement M. d'Étemare, qui avait rencontré en route le major de la place d'Alicante, allant à bord du *Saint-Philippe* complimenter l'Amiral sur son arrivée. M. d'Étemare apprit chez le marquis de La Castra que les Anglais avaient quitté Cadix, le 4 avril, pour retourner en Angleterre.

L'ancre levée, le dimanche 9 mai, un bon vent de nord-est poussa vivement la flotte, qui laissa bientôt Carthagène derrière elle. Le 15, l'armée était au vent de Malaga, sous voile, mais ne faisant pas de route, et attendant que M. d'Étemare revînt de la ville, où il était allé pour convenir des saluts à faire de part et d'autre, quand la flotte mouillerait sur la rade. Le gouverneur étant absent, son lieutenant refusa l'entrée à M. de Beaufort, sous prétexte que ses vaisseaux avaient pu « toucher en lieux suspects pour la santé ». M. d'Étemare revint à l'Amiral, puis retourna avec ordre de mettre pied à terre, quelque résistance qu'on fît au débarcadère. Le capitaine des gardes exécuta l'ordre qui lui était donné, et, suivi d'une vingtaine d'officiers et de volontaires, aborda le quai de Malaga gardé par une quinzaine de mousquetaires; il débarqua sans que ces soldats fissent aucune résistance, étonnés qu'ils étaient de tant de hardiesse. M. d'Étemare et sa petite troupe marchèrent droit au logis du commandant de la place. Ils rencontrèrent cet officier à cheval, venant à eux, et qui témoigna avec une certaine hauteur son étonnement de voir les Français forcer l'entrée de la ville, quand il ne leur avait pas accordé la libre pratique. M. Pierre de Fricambault, qui était de compagnie avec M. d'Étemare dans cette petite

expédition, lui dit qu'il ne comprenait pas pourquoi, sans les ordres exprès de sa Cour, il refusait à un envoyé de Son Altesse Monseigneur le duc de Beaufort, Amiral de France, la permission d'entrer librement dans une ville d'Espagne, quand on lui affirmait qu'on n'avait communiqué avec aucun lieu suspect ; ajoutant qu'il fît bien attention à sa conduite et que la chose n'allait à moins pour lui qu'à *être pendu*. Ce discours, d'une fierté un peu arrogante, surprit à ce point le commandant qu'il ne sut y répondre que par quelques paroles confuses. Il finit cependant par dire nettement : « A la vérité, je » n'ai pas l'ordre de vous donner l'entrée, mais je n'ai pas celui de » vous l'interdire. » Il offrit alors à MM. d'Étemare et de Fricambault toutes sortes de rafraîchissements pour eux et pour l'armée. Quant aux saluts, M. de Beaufort, en mouillant dans la baie, salua de sept coups de canon la ville, qui lui rendit son salut par douze coups. Quelques navires marchands anglais, pendant les pourparlers entre l'envoyé de M. de Beaufort et le gouverneur de Malaga, se réfugièrent dans le port ; l'Amiral ne voulut pas que l'on tentât rien contre eux. Il ne voulut pas qu'on les brûlât, le feu ayant pu consumer les navires espagnols en même temps que les anglais. C'eût été, d'ailleurs, une action étrangement téméraire que d'incendier, dans un port ami, des navires d'une nation à soi ennemie, mais amie de celle chez laquelle on aurait commis un tel acte.

Le 16 mai 1666, l'escadre des galères de France parut à huit heures du matin à l'entrée de la baie, et, les saluts échangés suivant l'usage, M. le comte de Vivonne se rendit à bord du *Saint-Philippe* pour faire visite à M. l'Amiral. Le Général des galères raconta alors à M. de Beaufort que, le 13 mai, il avait rencontré sept galères commandées par M. le marquis de Santa-Cruz, « Général de la mer en Espagne », qui portait l'étendard royal, et qu'étant arrivé sur lui pour lui demander le salut, suivant les ordres qu'il avait de S. M. Louis XIV, le marquis lui avait « envoyé les ordres qu'il avait d'Espagne de » n'en rien faire, sous peine de la vie ». On pouvait donc le prendre ou le couler bas ; le marquis ajoutait que l'un des deux partis lui était indifférent ; mais qu'il ne voulait pas « *se faire couper la tête* » pour avoir désobéi « à son Souverain » ; qu'au reste il n'était pas de force à se défendre contre douze galères, avec sept, dont deux n'étaient pas armées du tout. M. de Vivonne fut touché de la situation d'un brave gentilhomme qui se mettait à sa discrétion ; et, pour ne pas être cause d'une rupture violente entre les couronnes de

France et d'Espagne, de l'avis de ses capitaines, il laissa M. de Santa-Cruz libre de continuer sa route, et les escadres se séparèrent sans s'être saluées.

Après cette entrevue, M. de Beaufort reconduisit M. de Vivonne jusqu'à sa Réale. Le 18 mai, ils se retrouvèrent devant Gibraltar. L'Amiral laissa là les galères, ayant appris que la flotte d'Angleterre était partie de devant Calais depuis un mois. Le vent était fort; les vaisseaux marchands, très-pesants, portaient avec peine une grande voilure et retardaient M. de Beaufort, qui ne pouvait cependant pas les abandonner. Le 19 au matin, le vent de nord-est étant violent, on mouilla à l'entrée de la baie de Cadix, pour réunir tout ce qu'il y avait de navires français désireux de gagner les ports du Ponant. M. de Beaufort, pour éviter les difficultés sur les saluts, n'avait pas jeté l'ancre plus près de la ville, ce qu'il avait fait dire par M. d'Étemare à Don Martin de la Staye, gouverneur de Cadix. Si grand que fût son désir de remonter vers les ports de France, M. de Beaufort resta à Cadix du 19 au 24 mai, pressant les marchands de s'apprêter à le suivre, et, tirant de tous les vaisseaux étrangers les matelots français qui y avaient pris parti, il faisait donner la liberté à plus de trente marins qui étaient détenus dans les prisons de Cadix. Le commandant des vaisseaux hollandais trouva à Cadix l'ordre de désarmer trois de ses navires, qui étaient marchands et qu'ils avaient pris à fret. Cela affaiblissait la flotte; mais la perte ne fut pas sensible, l'Amiral ayant trouvé là deux frégates de Saint-Malo, légères et passablement armées, qui, à le bien prendre, valaient mieux que les trois hollandais. Le 24 mai, l'armée fit route pour le cap Saint-Vincent.

Le 2 juin 1666, l'escadre était à la vue de ce cap, lorsque M. de Thivas, capitaine de l'*Étoile de Diane,* qui avait approché de la terre, porta à l'Amiral une lettre de M. l'abbé de Saint-Romain, écrite de Lisbonne le 28 mai, et remise à M. de Thivas par un homme venant de Sagres sur un bateau de pêche. Cette lettre annonçait à M. de Beaufort que M. de La Clocheterie [1] était non loin de l'embouchure du Tage, cherchant l'armée navale et chargé d'un paquet de

[1] Ce M. de la Clocheterie était un armateur qui faisait la course et que M. de Terron avait recommandé à M. Colbert. Le Ministre consentit à l'employer. On lui donna le commandement d'un bâtiment léger, et l'on en fit un porteur d'ordres et un éclaireur allant épier les mouvements des escadres ennemies. Il fit souche d'officiers de marine qui s'acquirent un bon renom au dix-huitième siècle.



S. M. Louis XIV pour Son Altesse, paquet renfermant l'ordre adressé à elle d'aller mouiller dans la rivière de Lisbonne pour y attendre l'escadre de Du Quesne [1]. Sur cet avis, le duc de Beaufort continua pendant la journée de croiser devant le cap de Saint-Vincent, pour attendre M. de La Clocheterie. Dans une des bordées des vaisseaux, on se trouva fort près des remparts de Sagres ; le *Saint-Joseph*, qui était allé virer de bord sous la ville même, n'étant pas reconnu pour ami par Don Simon Rodriguez de Motera, gouverneur de cette cité portugaise, fut salué de six coups de canon à balle qui, par fortune, ne l'atteignirent point. L'Amiral, croyant à un salut de civilité, salua Sagres de six coups. Don Rodriguez de Motara, reconnaissant son erreur, salua de nouveau deux fois de toute son artillerie, politesse qui lui fut rendue deux fois par M. de Beaufort. Il ne borna pas à cela ses excuses, et vint lui-même « faire la révérence » à Son Altesse et lui dire que S. M. le Roi de Portugal, son maître, lui avait donné l'ordre d'obéir à M. le duc de Beaufort comme à elle-même. Pendant l'entretien, M. le duc ayant appris de Don Rodriguez que tout près de Sagres, à Lagos, était une rivière où la flotte pourrait faire de l'eau, Son Altesse se décida à y aller mouiller. On y jeta l'ancre à quatre heures du soir, et M. de La Fayette alla de la part de l'Amiral faire ses compliments au gouverneur de Lagos, qui renouvela les protestations d'amitié de la couronne de Portugal et ajouta, comme avait fait Don Rodriguez, qu'il avait de S. M. Alphonse VI l'ordre de se mettre tout à fait à la discrétion de M. l'Amiral de France. De longs saluts de canon furent la conséquence immédiate de ces civilités cérémonieuses.

[1] Le Roi avait écrit de Saint-Germain en Laye au duc de Beaufort : « Je vous ai envoyé, il y a peu de jours, mes ordres par le sieur de la Clocheterie pour faire demeurer mon armée navale, que vous commandez, à la hauteur de Lisbonne, jusqu'à ce que mon escadre de Ponant, commandée par le sieur Du Quesne, qui a ordre de porter ma cousine la duchesse de Nemours, vous ait joint. A présent que le départ de ma cousine est retardé jusqu'au 12 ou 15 du mois prochain, considérant qu'il vous seroit difficile de tenir si longtemps mes vaisseaux en pleine mer pour garder ladite hauteur, que vous pourriez être trop longtemps exposé aux mauvais temps, et, d'ailleurs, que les Anglois pourroient prendre ce temps pour vous attaquer avec toute leur flotte ou la plus grande partie d'elle, en sorte que l'inégalité des forces pourroit faire courir quelque risque à mon armée, *laquelle il est nécessaire de conserver pour une infinité de raisons*, je vous dépêche exprès ce bâtiment léger pour vous faire savoir que mon intention est... que vous fassiez entrer tous les vaisseaux dont ma dite armée est composée dans la rivière de Lisbonne... » (Arch. de la Marine, Ordres du Roy, 1666, fol. 98, et Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 11. — La lettre est contre-signée : De Lyonne.

Un malheur frappa la flotte française à ce mouillage de Lagos. Le 4 juin 1666, à une heure après minuit, M. Pierre de Certaines de Fricambault, commandant le vaisseau le *Saint-Louis*, mourut à son bord d'une fièvre « maligne et pourprée », dont il avait eu le premier frisson dix-sept jours auparavant. Les regrets de l'armée se manifestèrent hautement lorsqu'on apprit le fatal dénoûment de la maladie de cet officier général. Voici en quels termes parle de M. de Fricambault le journal de l'escadre du Levant, auquel nous empruntons les principaux détails de la campagne de M. de Beaufort en 1666 :

« Sa valeur et l'ancienneté de ses services en ce corps lui avoient acquis la qualité de Chef d'escadre, dans laquelle il y avoit dix ans qu'il servoit si dignement qu'il n'y avoit personne qui ne convînt qu'il méritoit davantage. Il étoit né gentilhomme d'une bonne maison du Nivernais, et il n'avoit nulle inclination qui ne répondît à sa naissance. Il étoit plein de cœur, d'honneur et de probité, et possédoit si éminemment toutes ces bonnes qualités, qu'il n'étoit connu de nul honnête homme qu'il n'en eût l'estime et l'amitié. M. l'Amiral a prouvé tout ce qu'il valoit par la manière dont il a été touché de sa perte et par toutes les choses qu'il en a dites [1]. »

M. de Fricambault eut de magnifiques funérailles, le 4 juin au soir. Tous les officiers de la flotte, qui, par suite de la mort de la Reine [2], mère de Louis XIV, étaient en deuil, suivirent son convoi, composé de toutes les chaloupes des vaisseaux. Trois décharges de la mousqueterie du *Saint-Louis* saluèrent son cercueil lorsqu'il fut descendu du navire dans l'embarcation, et les vaisseaux lui adressèrent un salut d'adieu, l'Amiral par sept coups de canon, le Vice-Amiral et le Contre-Amiral par cinq coups, et tous les autres par trois coups. Le clergé de Lagos vint l'attendre au débarcadère, ainsi que les troupes de la garnison, qui lui rendirent les bruyants honneurs militaires par deux décharges de leurs mousquets, ainsi que l'avait ordonné M. le comte de Venty (?), capitaine général de l'Algarve. Les Frères de la Miséricorde portèrent le corps du défunt jusqu'à l'église où il fut inhumé.

L'intention de M. de Beaufort avait été d'appareiller de Lagos, le 4, après la cérémonie funèbre, mais les vents étaient faibles, et

[1] Nous avons consacré, dans notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, un article à la maison de Certaines, aujourd'hui représentée par une famille très-respectable et fort estimée qui vit à Villemolin, département de la Nièvre.

[2] Anne d'Autriche était morte le 20 janvier 1666, non pas tout à fait éloignée des Conseils du royaume, mais à peu près sans influence sur l'esprit de son fils.

l'armée ne leva l'ancre que le lendemain, dès le matin. Sur le soir, étant à trois lieues au sud de Sagres, l'Amiral se vit abordé par une chaloupe espagnole portant un adjudant du gouverneur de la ville et un présent de vingt-quatre agneaux. Son Altesse répondit à l'honnêteté du comte de Venty, en lui envoyant un réveille-matin à boîte d'argent.

Le 9 juin, au matin, on se trouva à trois lieues environ du cap Spichel, qui est la pointe méridionale de l'entrée du Tage. Le temps était brumeux, une pluie fine obscurcissait le jour. Dans cette espèce de brouillard, à dix heures, on aperçut, assez bien pour les reconnaître, l'Amiral et le Vice-Amiral d'Espagne qui, avec un autre vaisseau, croisaient à l'embouchure de la rivière depuis deux mois — ce qu'apprit ensuite M. de Beaufort — et par ce blocus incommodaient fort la ville de Lisbonne. Ces navires étaient sous le vent de l'armée française. Le duc de Beaufort n'hésita point à aller à eux. Le *Saint-Philippe* mit le cap sur l'Amiral espagnol, et, quand il fut à la portée du mousquet, cargua sa grande voile et se mit en panne. Cette attitude étonna M. Mayer-Mas, le commandant de l'escadre espagnole, et ne lui parut pas rassurante. Il se hâta d'envoyer le capitaine de son vaisseau « faire compliment » à Son Altesse, s'excusant sur une grave incommodité de ce qu'il n'y allait pas lui-même. M. de Beaufort reçut fort civilement le capitaine espagnol, mais lui demanda pourquoi son Amiral ne rendait pas au pavillon du Roi de France ce qu'il lui devait. Le pauvre capitaine répondit que M. Mayer-Mas avait un ordre général de ne saluer personne : « Retournez, monsieur, vers votre général, lui dit l'Amiral, engagez-le, dès que vous serez arrivé, à saluer le pavillon que je porte, et déclarez-lui que, faute de se rendre à cette invitation, il se verrait bientôt couler bas. »

M. le duc de Beaufort envoya en même temps M. Languillet faire de sa part visite à M. Mayer-Mas et le prier de ne pas s'exposer à un combat qui assurément aurait une mauvaise fin pour lui. M. Languillet était à peine à bord de l'Espagnol qu'on vit un homme aller au bâton de pavillon de l'Amiral d'Espagne et amener l'enseigne pour saluer l'Amiral français. Une salve de onze coups de canon suivit ce premier acte de salut ; le pavillon remonta à sa place, et le *Saint-Philippe* rendit le salut coup pour coup. L'Espagnol tira encore cinq coups et envoya faire un nouveau compliment à M. de Beaufort, par un officier qui dit dans la conversation qu'*outre les ordres*

qu'avait son Amiral de fermer l'entrée de la rivière de Lisbonne, il avait celui de prendre la Reine de Portugal, s'il se croyait assez fort pour cela, paroles imprudentes qui furent démenties, quoique vraies, lorsque M. de Beaulieu, capitaine de l'*Écureuil*, alla de la part de M. de Beaufort dire à M. Mayer-Mas qu'il oubliait sans doute que la Reine de Portugal passerait de France à Lisbonne sur les vaisseaux du Roi Louis XIV, et que cette considération devait l'empêcher de rien tenter contre Sa Majesté Portugaise. M. de Beaulieu ajouta que si les Espagnols faisaient à cet égard la moindre tentative, on saurait bien les empêcher d'aller au bout de cette voie fâcheuse. L'Amiral espagnol affirma « que son officier avait plus parlé qu'il ne » devoit, et qu'il le feroit mettre aux fers dès qu'il seroit de retour en » Espagne ». Pour preuve de ce qu'il disait, M. Mayer-Mas montra à M. de Beaulieu, non pas assurément ses instructions secrètes, mais des instructions patentes, faites pour être vues par le commandant d'une escadre française plus forte que celle qu'il commandait lui-même [1]. M. de Beaulieu, de retour à son bord, rendit compte à M. de Beaufort, et l'on vit bientôt les Espagnols se diriger vers le cap Saint-Vincent, l'armée française prenant la route qui la menait à Cascaes, et M. de Beaulieu forçant de voiles pour aller chercher là des pilotes de la rivière. M. d'Étemare était embarqué sur l'*Écureuil,* et allait à Lisbonne demander à M. l'abbé de Saint-Romain ce qu'était devenu le navire de M. de La Clocheterie, porteur des ordres du Roi. Enfin l'Amiral mouilla, sur les sept heures du soir, vis-à-vis de Sainte-Catherine. La marée et une faute des timoniers du vaisseau l'*Anna* jetèrent M. de Gorris sur M. le marquis de Martel et enlevèrent tout l'éperon du *Dauphin*. Ce fut la seule avarie faite pendant le mouillage de l'armée, dans un lieu large à la vérité, mais par un vent et une mer assez forts.

Il fut convenu entre MM. de Saint-Romain, de Bourzeys et de Beaufort, que les vaisseaux resteraient, ou mouillés au bas de la rivière, ou louvoyant le long de la côte d'Espagne et de Portugal, jusqu'à l'arrivée de l'escadre de Du Quesne. Pendant les huit jours qui suivirent, M. de Beaufort eut des nouvelles de France par

[1] On lit dans la *Gazette d'Amsterdam*, sous la date du 17 juin 1666 : « De Paris, le 11 juin : Des lettres d'Espagne mandent que le duc de Veragas, Amiral de la flotte espagnole, est allé avec vingt-cinq vaisseaux dans la rivière de Lisbonne pour s'opposer au passage de Mademoiselle d'Aumale. Cette princesse est partie pour la Rochelle. » M. de Beaufort ne rencontra pas M. de Veragas, qui, averti peut-être par M. Mayer-Mas, ne voulut pas tenter une aventure qui eût pu lui être funeste.

M. de La Clocheterie, par M. de Saint-Julien, un Provençal, commandant la frégate de Belle-Isle (qui avait appartenu à M. Fouquet, on s'en souvient), par l'*Aurore*, dont le capitaine était M. du Rivars, enfin par la frégate *Morine*, que commandait M. Barbau. La *Morine* apportait à M. de Beaufort une lettre datée de Fontainebleau, le 9 juin 1666, laquelle avertissait Son Altesse que l'intention des Espagnols *était d'attaquer l'escadre de la Reine de Portugal*, et l'engageait à se tenir sur ses gardes et à tout faire pour les empêcher.

Le duc de Beaufort, suivi de MM. Paul et de Martel, Lieutenants généraux et de tous les officiers de la flotte, eut audience du Roi Alphonse VI, le 10 juin[1] : ce jour-là, M. l'Amiral fit à M. le marquis de Grancé, commandant du *Soleil*, l'honneur de dîner à son bord. Le *Soleil*, le *Sauveur* et le *Soleil d'Afrique* s'étaient mouillés devant les fenêtres du palais du Roi. Ils descendirent plus tard la rivière pour se mettre sous voile avec le reste des vaisseaux, le mardi, 29 juin. Le 3 juillet, M. de Beaufort rencontra à la mer quinze vaisseaux espagnols, sous les ordres de M. d'Ybeyra, Vice-Amiral. Le dimanche, 4 juillet, M. le chevalier de Beaumont alla reconnaître cette escadre, qu'on n'approcha point. Le 8, M. de Beaufort ramena l'armée au mouillage de Cascaes, les vaisseaux la *Royale*, l'*Elbœuf*, le *Palmier* et la *Ville de Rouen* ayant besoin de se mettre sur le côté, à cause des voies d'eau qui s'étaient déclarées dans leur fond. Pendant le séjour que fit la flotte au bas du Tage, on reçut la nouvelle d'une bataille, livrée le 11 juin 1666 par les Anglais aux Hollandais, qui avaient eu dans cette journée un avantage marqué, vérité dont ne convenaient point les Portugais, de qui, en faveur des Anglais, la partialité était grande.

Ayant attendu bien longtemps l'escadre de Du Quesne, les vivres de la flotte s'épuisant, et Lisbonne ne pouvant en fournir à M. de Beaufort, quelque effort que fît M. le comte de Castel-Mayor[2], l'Amiral se décida à partir. Il rallia tous les navires du commerce qui voulurent se mettre sous sa protection, et, le 28 juillet, après avoir pris l'avis de son conseil, il quitta les eaux de Lisbonne, au grand déplaisir de M. de Castel-Mayor, qui voulait garder les Français jusqu'à

[1] La Reine de Portugal fit son entrée publique à Lisbonne le 12 juin seulement, au bruit des fanfares, des canons et des *virat* de la foule.

[2] *Castello-Melhor*, proprement : Château-Meilleur, dont les documents français ont fait Castel-Mayor. Il était premier ministre du Roi de Portugal.

l'arrivée de la Reine, dont le retard donnait lieu aux ennemis de ce ministre de dire partout que le mariage du Roi était une invention pour tromper le peuple et « une véritable comédie ». M. de Beaufort fit le chemin qui devait lui assurer la rencontre de Du Quesne; mais, par un hasard incroyable, ou plutôt parce qu'avec une armée considérable et un grand convoi, il ne pouvait pas longer la terre comme devaient le faire les vaisseaux de la Reine de Portugal, il ne rencontra point ces vaisseaux, que lui cacha la nuit ou la distance à laquelle il devait se tenir de la terre. Nous avons vu que M. de Ruvigny arriva sans encombre à Lisbonne, le 1er août. La longue présence de M. de Beaufort à Cascaes, qui rendit un grand service à l'escadre de Du Quesne, avait éloigné les Espagnols, qui n'eurent pas l'idée d'attendre la Reine dans les parages voisins de la Rochelle. Nous avons dit (p. 390), que M. de Beaufort arriva à la Rochelle le 23 août; il avait avec lui trente vaisseaux de guerre français, cinq hollandais [1], onze brûlots et trente-trois vaisseaux marchands destinés à différents ports. (*Gazette d'Amsterdam*, 9 septembre 1666.)

XXXIII.

Revenons maintenant un peu en arrière et disons ce que fut la bataille du 11 juin, dont M. de Beaufort apprit l'issue à Lisbonne. Rappelons d'abord les antécédents : l'*Histoire des traités de paix* (1725, in-fol.) porte, t. 1er, p. 297, cette mention :

« Le Roi d'Angleterre ayant rompu avec les États Généraux, les Rois de France et de Danemark prirent leur parti (le parti des États) et firent avec eux à la Haye, le 11 février 1662, un traité de garantie par lequel les trois puissances promirent de se seconder mutuellement en cas que le Roi d'Angleterre rompît le traité de paix qu'on projetait de faire avec lui. »

Si le Roi de Danemark mit dehors des vaisseaux pour fortifier la flotte des États Généraux, ce ne fut point au commencement de la campagne. Nous ne les voyons nulle part. On connaît l'armement de la France et l'on vient de voir que l'affaire du mariage de Mademoi-

[1] Ces vaisseaux hollandais, qui étaient dans la Méditerranée depuis plusieurs mois, avaient, par ordre des États, gagné Toulon pour y faire des vivres et attendre le passage de M. de Beaufort en Ponant, pour naviguer en sa compagnie et se mettre ainsi à couvert d'une attaque de la part de quelque forte escadre anglaise. (Lettre de M. Dumas, Amsterdam, 19 février 1666.)

selle d'Aumale fut cause que la flotte de M. de Beaufort ne put point se joindre à celle des Hollandais en temps utile. On a fait du retard de notre armée navale un crime à la politique de Louis XIV; on a dit que le Roi de France par des ordres secrets avait défendu à l'Amiral de se rendre dans les parages où la flotte hollandaise devait le rencontrer, et cela pour que les Anglais et les Hollandais s'entre-détruisissent, au grand profit de la France, dont la marine commençait à prendre de l'importance et serait d'autant plus forte que celles des deux grandes puissances qui se disputaient l'empire de la mer seraient devenues plus faibles. Ces prétendus ordres secrets n'ont point été trouvés, et tout nous porte à croire que la bonne foi de la France fut entière dans cette circonstance[1].

Le mariage de Mademoiselle d'Aumale fut-il un prétexte à lenteurs, comme on l'a supposé? Non assurément. Arrêté longtemps avant la déclaration de guerre, les négociateurs français allèrent à Lisbonne, traiter des dernières conditions de cette union, à la fin de l'année 1665[2], et M. le marquis de Sande, que les documents nous peignent si long dans toutes ses démarches, arriva tard à Paris. Il ne se pressa pas, bien qu'on le sollicitât de se hâter. Il redoutait le mal de mer, et ne voulait s'embarquer qu'au temps des calmes. Il se décida enfin, partit avec Mademoiselle d'Aumale, qui se détourna peu de sa route pour alluer saluer sa tante, Madame Jeanne-Baptiste de Bourbon, abbesse de Fontevrault; il tomba malade à Poitiers et enfin arriva à la Rochelle, d'où l'on sait que l'escadre de M. de Ruvigny fit voile les premiers jours de juin 1666.

Le Roi de France, engagé avec le Roi de Portugal, pouvait-il

[1] « Ce fut par cette politique qu'il (le Roi) évita, malgré ses promesses, de joindre » le peu de vaisseaux qu'il avait alors aux flottes hollandaises. Il s'était allié avec la » Hollande en 1662. » (Voltaire, *Siècle de Louis XIV*, ch. 6.) — Cette assertion, démentie par les faits que nous exposons d'après les documents authentiques restés inconnus au grand écrivain, a, depuis lui, toujours été tenue pour vraie par les historiens qui n'ont point eu souci de la contrôler. Louis XIV voulait tenir ses engagements; en 1666, un concours de circonstances qu'il ne put maîtriser l'en empêcha. Voilà la vérité. Sa flotte, peu nombreuse, ne se joignit pas en juin 1666 à la flotte hollandaise.

[2] L'affaire du mariage de Mademoiselle d'Aumale, entamée dès le commencement de l'année 1664, fut définitivement arrêtée en octobre par le pouvoir que donna à Monseigneur l'évêque de Laon le duc César de Vendôme de proposer au marquis de Sande le *Casamento* de Mademoiselle d'Aumale avec le Roi Alphonse VI. (Page 531, deuxième partie du tome 4 des Documents portugais publiés par M. le vicomte de Santarem.)

ajourner le mariage de Madame la duchesse de Nemours jusqu'à la paix avec l'Angleterre, quand la guerre n'était pas encore commencée, quand la fin en était, par conséquent, imprévisible? Pouvait-il, d'un autre côté, laisser partir la Reine seulement avec huit vaisseaux, quand il savait que l'Espagne tenait près de l'embouchure du Tage une escadre dont le devoir était de combattre Du Quesne, et, si elle le pouvait, d'enlever la femme d'Alphonse VI? Ne fallait-il pas que les abords de Lisbonne fussent occupés par une flotte française chargée de nettoyer la mer des vaisseaux du Roi Charles II? M. de Beaufort reçut, étant dans un port d'Espagne, l'ordre d'aller croiser devant la rivière de Lisbonne, pour en éloigner l'Espagnol, ami douteux de la France, mais ennemi du Portugais. Traînant à sa suite un lourd convoi de marchands, qu'il ne pouvait abandonner, il arriva enfin à Cascaes, où il attendit l'escadre de la Reine, que sa présence sauva d'une attaque dangereuse.

M. de Beaufort, à qui l'on a imputé les retards que la flotte française apporta à sa jonction avec l'armée navale des Hollandais, ne fut pour rien dans ces retards; cela est positif. Le Roi Louis XIV ne les prépara point, cela est certain aussi pour qui a lu attentivement les documents. M. Colbert avait espéré que l'escadre de Du Quesne serait prête à partir dès les premiers jours de mai pour Lisbonne, et que Madame de Nemours serait dans la capitale de son royaume avant les premiers jours de juin. Il avait envoyé à M. de Beaufort M. de La Clocheterie, qui ne l'avait pas trouvé tout de suite, ce qui avait fait que l'Amiral n'avait connu que le 2 juin l'ordre qui lui était donné de croiser devant le Tage. Mais il semblait à la Cour de France que ce contre-temps devait être de peu d'importance, les Hollandais n'étant pas et ne devant pas être prêts de sitôt. Voici, en effet, ce qu'avait écrit M. d'Estrades, de la Haye, le 15 avril 1666 :

« Je presse incessamment MM. les États et M. de Witt de hâter l'équipage » (armement) « de leur flotte; j'ai même envoyé par toutes les Amirautés pour être éclairci de l'état de toutes choses; mais je vous dis avec regret, Monsieur, qu'il sera *la fin du mois de mai* avant qu'ils puissent faire sortir leur flotte. Il n'y a d'hommes que pour équiper quatre-vingts vaisseaux, tellement qu'il en restera un grand nombre d'inutiles. — Je vous prie, Monsieur, de m'envoyer un modèle de la forme que vous désirez qui soit observée pour le payement des *cent mille écus que le Roi donne à MM. les États*, et comme leur quittance doit être conçue, et en combien de payements on payera cette partie. » (Lettre à M. Colbert.)



M. V. Dumas écrivait d'Amsterdam le 16 avril :

« M. de Ruyter est arrivé depuis trois jours au Texel. Si MM. les États veulent faire sortir soixante navires pour leur faire passer le canal, ce nombre sera bientôt complet, s'il ne l'est déjà. »

Le 22 avril, M. d'Estrades écrivait (en chiffres) à M. Colbert :

« J'ai fort insisté sur le prompt équipage (*sic*) de la flotte des États; mais, quoique j'allègue toutes les raisons portées dans vos dépêches, vous ne devez pas faire compte qu'elle puisse être en état de sortir qu'*à la fin de mai*. J'ai encore arrêté avec le sieur de Witt et un des commissaires des affaires de la marine, que, si la flotte du Roy passe en Ponant, et que les Anglois détachent quarante ou cinquante frégates pour aller au-devant, que les États feront partir sans délay soixante navires qui sont prêts au Texel, dans la Meuse et en Zélande, pour les envoyer dans la rivière de Londres, sans attendre que les autres vaisseaux soient prêts; vous ferez donc savoir, s'il vous plaît, Monsieur, par un courrier exprès, lorsque vous aurez avis que M. le duc de Beaufort passera en Ponant, afin que je presse ledit sieur de Witt de faire exécuter ce que luy et le sieur Huyghens m'ont promis au nom des États. »

Le « si la flotte du Roi passe en Ponant... » n'implique pas l'idée que Louis XIV ne voulait pas que M. de Beaufort vînt en Ponant; mais cela fait allusion au doute où M. d'Estrades était encore relativement à ce qui serait dit quant au moment où l'Amiral quitterait la Méditerranée pour l'Océan. On sait qu'il fut décidé que la flotte ne sortirait de Toulon qu'après qu'on aurait fait tous les radoubs qui auraient voulu un plus grand temps pour être exécutés dans les ports du Ponant. (Voyez ci-dessus, p. 377.) La France pressait donc la Hollande de s'apprêter à prendre la mer; elle comptait sans les lenteurs qu'apporta M. le marquis de Sande au départ de Mademoiselle d'Aumale.

M. d'Estrades écrivait de la Haye le 13 mai :

» Les États ont envoyé des députés aux Amirautés pour presser leur flotte de sortir; leur rapport a été qu'elle sera prête à la fin de ce mois. »

Le Roi envoya, le 21 mai, à M. le comte d'Estrades, sur la jonction de l'armée navale de Sa Majesté avec celle de MM. les États, un mémoire où nous lisons :

« .... Sa Majesté désire que vous entriez en conférence avec le sieur de Witt et que vous lui disiez que le projet dont il vous a parlé de faire unir la flotte de Sa Majesté aux rades de Belle-Isle est à demi exécuté, vu qu'elle *a donné ordre à M. de Beaufort d'y venir*... Elle estime qu'il faut

bien connoître nos forces communes et celles des Anglois, autant qu'il se pourra, bien considérer l'état des affaires, et prendre résolution sur la conduite générale de cette guerre pendant cette campagne, pour savoir s'il est à propos de se mettre en état de chercher les occasions d'un combat général, ou bien si, en donnant toutes les apparences de les rechercher, il ne vaudroit pas mieux l'éviter, pour consommer les Anglois et les obliger par l'impossibilité de soutenir cette dépense et entendre à la paix. »

Ruiner les Anglais en les tenant à la mer, sans se laisser approcher par eux, était un projet qui avait son intérêt, mais que la Hollande ne devait pas être très-disposée à agréer. Elle avait de sérieux griefs contre l'Angleterre et voulait en tirer une vengeance éclatante. L'instruction ajoutait :

« Et comme il est absolument nécessaire, pour bien raisonner sur ces deux propositions, de savoir combien de vaisseaux il y aura de part et d'autre, et comment ils seront armés, Sa Majesté désire que vous disiez au sieur de Witt que son armée sera composée de *quarante-quatre* bons vaisseaux et *quatorze* brûlots, savoir : *vingt-neuf* (grands) vaisseaux, *deux* petits, et *huit* brûlots qui passent de Levant en Ponant, sous le commandement de M. le duc de Beaufort; *treize* vaisseaux et *cinq* brûlots » (l'escadre de Du Quesne) « qui sont à prendre aux rades de la Rochelle, et *deux* vaisseaux et *un* brûlot qui sont dans la rade de Mardick; que ces quarante-quatre vaisseaux porteront depuis 40 jusqu'à 80 pièces de canon, et que les équipages seront plus forts d'un tiers au moins que ceux des vaisseaux de pareil port de MM. les États. Et, *après lui avoir bien fait connoître combien lesdicts États doivent être obligés à Sa Majesté d'avoir fait un si grand effort et si extraordinaire pour se mettre en état de leur obtenir une bonne paix,* vous direz au sieur de Witt qu'il est nécessaire que Sa Majesté soit pareillement informée du nombre et force des vaisseaux qu'ils mettront en mer...; que sur toutes ces connoissances ils délibèrent sur ces trois propositions : S'il sera expédient pour la cause commune de faire la jonction des flottes et donner un combat général; — ou si, en donnant toutes les apparences de chercher le combat, il sera plus à propos de l'éviter? — en ce cas, quelle conduite auront à tenir les deux armées de part et d'autre? — et s'il est estimé à propos de joindre les flottes pour donner un combat général, au cas que cette jonction soit empêchée par l'interposition de la flotte anglaise, quelle conduite auront à tenir les mêmes armées de part et d'autre pendant qu'elles seront divisées et jusqu'à ce que la jonction soit faite. »

On voit qu'à la date du 21 mai les choses n'étaient pas très-avancées. Les Hollandais n'avaient pas fait connaître à la France de quelles forces maritimes ils pouvaient disposer pour la guerre; et M. de Witt, c'est-à-dire M. de Ruyter, qui devait commander l'armée des



États, ne s'était point encore expliqué sur le plan de campagne à suivre. Tout était donc à résoudre. M. de Beaufort était en chemin pour monter au Nord, et la Hollande achevait son armement. Cependant le Roi disait à M. le comte d'Estrades de presser M. de Witt, « de prendre promptement les sentiments de MM. les États et » des plus habiles officiers de la marine, et de les faire bientôt » savoir à Sa Majesté, *laquelle se conformera toujours à ce qui sera » estimé le plus avantageux pour la cause commune.* »

Tout cela est très-net. Louis XIV est prêt à faire ce que les États, bien conseillés par les meilleurs officiers de leur marine, voudront faire pour la cause commune, qui est surtout la cause de la Hollande, que la France veut aider à conquérir *une bonne paix*. Il n'y a point d'ambiguïté : on se réunira, ou l'on agira chacun de son côté. On engagera un combat général, ou, au contraire, on évitera cette grande aventure en observant les Anglais, en les inquiétant, en les forçant à user leurs vivres et leur matériel naval en pure perte. Ce dernier parti est celui auquel le Roi inclinerait plus volontiers. Ruiner l'Angleterre, en se ménageant, était d'une tactique sage pour une nation dont la marine était plus vaillante que forte. La Hollande elle-même n'avait qu'à gagner à ce parti, qui tenait ses vaisseaux non loin de ses ports, comme la France aurait tenu les siens près de ses rades. Mais le Roi n'insistait pas ; il soumettait les propositions qu'il n'avait formulées que d'après les opinions de ses capitaines les plus braves et les plus expérimentés, et déclarait vouloir se conformer aux décisions de la Hollande, quant au parti définitif à prendre. Cela est d'une parfaite honnêteté.

Le Roi voulait franchement la guerre et le combat, si la Hollande les voulait aussi. Le 16 mars 1666, M. Colbert avait écrit à M. de Beaufort, alors à Toulon et préparant son départ : « J'ai reçu des lettres des consuls de Cadix, Malaga et Alicante, qui disent uniformément que l'escadre anglaise, commandée par Jérémie Smidt, est composée de quinze frégates, trois de 50 à 60 pièces de canon, quatre de 40 à 50, quatre de 30 à 40 et quatre de 27 à 30, en sorte qu'il est impossible qu'elles puissent prendre la résolution de vous aller attendre, et, au cas qu'ils le fissent, que vous n'acquériez beaucoup d'honneur et *rendiez un grand service au Roi par leur défaite.* » (Bibl. Nat., Ms., Ordres du Roi pour l'année 1666. Colbert, 126.) Cela est clair; combattez et défaites l'ennemi. M. Smidt n'attendit pas M. de Beaufort; il retourna en Angleterre.

La question du commandement de l'armée combinée, si la jonction des deux flottes s'opérait, devait être naturellement soulevée et résolue avant l'entrée en campagne. M. d'Estrades était chargé d'« examiner avec soin le traité de 1635 et tous les autres traités qui parlent des saluts, et de savoir de M. de Witt l'intention des États sur ce sujet, *Sa Majesté ne doutant pas qu'ils ne rendent à son pavillon et à la personne de l'Amiral de France tout le respect et la déférence qu'ils doivent*, en quoi ledit sieur d'Estrades observerà de conserver tous les avantages qu'il pourra, sans préjudicier au service que les flottes doivent rendre. « L'instruction du Roi à son Ambassadeur se termine par cette assurance réitérée que *Sa Majesté se conformera toujours à ce qui sera du plus grand bien et avantage des États.* » (Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 16.)

Le Roi a donné sa parole, il ne la dégagera pas. Mais le voyage de Mademoiselle d'Aumale est toujours à faire, et c'est là une difficulté sérieuse qui ne peut être tournée. Il faut que la Reine de Portugal aille rejoindre Alphonse VI qui l'attend. Il faudrait que M. le marquis de Sande voulût bien se hâter et s'embarquer au plus tôt; mais, nous le répétons, il craint la mer, et, à Paris, dans ses négociations, il se hâte lentement. Un mémoire du 26 mai 1666, sur le passage de M. le duc de Beaufort en Ponant, fait bien connaître les embarras de la situation. Le Roi, dit ce document qui est aux vieilles Archives de la Guerre, vol. 205, p. 25, le Roi a envoyé, le 14 mai, M. de La Clocheterie porter l'ordre à l'Amiral de demeurer à la hauteur de Lisbonne pour y attendre l'escadre du Ponant qui doit porter Mademoiselle de Nemours :

« Depuis ce temps, le Roy ayant vu que ladite Demoiselle ne pouvoit partir que le 1er juin et que son escadre de Ponant pourrait perdre toute la campagne dans ce voyage, et d'ailleurs que son armée navale pourroit courre quelque risque, d'autant que le Roi d'Angleterre, mettant toutes ses forces en mer beaucoup plus tôt que MM. les États, pourroit détacher un corps de vaisseaux assez considérable pour combattre l'armée de Sa Majesté avec avantage, étant informé par M. de Terron que l'escadre de Ponant était prête à mettre à la mer, elle auroit résolu de luy envoyer ordre de partir et d'aller joindre M. de Beaufort à la hauteur de Lisbonne pour revenir ensuite tous ensemble aux rades de Belle-Isle ou de la Rochelle, et faire ensuite le détachement de huit vaisseaux pour porter Mademoiselle de Nemours. — Par le retour du courrier qui a porté cet ordre, Sa Majesté a appris que ladite escadre du Ponant ne pourroit partir que le 1er juin. — Il faut faire état pour le moins de six semaines pour ce

voyage; au retour il faudra porter Mademoiselle de Nemours. Il est certain que l'on ne peut faire état de ces huit vaisseaux pendant toute la campagne. — En sorte que pour assurer davantage le passage de M. de Beaufort, on se prive pour toute la campagne de huit vaisseaux. — Mademoiselle de Nemours part » (de Paris) « le 1[er] juin; on peut la faire arriver le 15; deux ou trois jours de repos, et l'embarquer le 18. — Envoyer ordre à M. de Beaufort de venir, ou d'attendre dans la rivière de Lisbonne. S'il attend, l'armée du Roi ne pourra se joindre aux Hollandois et peut-être que toute la campagne se passera à l'attendre. »

On voit dans quel état d'incertitude était la Cour de France, à ce moment où les Hollandais se concertaient pour répondre aux communications que leur faisait M. d'Estrades, en suite des ordres que lui avait envoyés le Roi, le 21 mai. On voulait parer au risque prévu d'un combat entre M. de Beaufort et un Amiral Anglais commandant une armée plus forte que celle de France; pour obvier à cet inconvénient, on songeait à envoyer Du Quesne renforcer le duc de Beaufort, et l'on examinait la question de savoir si, la flotte venue tout entière à la Rochelle ou à Belle-Isle, on devait envoyer seuls les huit vaisseaux de Mademoiselle de Nemours. Cela dépendait de ce qu'on apprendrait de l'Espagne : « Examiner le risque de l'armée navale d'Espagne », disait le Mémoire. On sut que le Roi Charles II avait donné ordre à son armée navale de s'opposer au passage de la Reine de Portugal. M. de Beaufort fut donc obligé de rester à l'embouchure du Tage pour garantir M. de Ruvigny d'une attaque qui pouvait lui être funeste.

Cependant, le 26 ou le 27 mai, M. Colbert avait eu une longue conférence avec M. Van Beuningen, Ambassadeur des États en France, sur la proposition faite par M. de Witt relativement à la jonction des escadres entre Boulogne et Dieppe, et le 28, on faisait part à M. d'Estrades des résultats de cet entretien :

« Il a paru beaucoup de difficultés de la faire » (la jonction) « au lieu marqué par M. de Witt, parce que la Manche étant fort étroite, l'armée des États auroit peut-être quelque difficulté à passer devant la flotte d'Angleterre étant aux Dunes ou en quelque autre endroit de la côte d'Angleterre dans la Manche... Et après avoir bien examiné et discuté ce qui se pouvoit faire pour le mieux, les armées de part et d'autre étant dans l'état et dans la situation où elles sont, savoir : l'armée d'Angleterre au nombre de quatre-vingt-dix vaisseaux, aux Dunes, prête à être mise à la mer, si elle n'y est; l'armée des États au Texel, qui n'est pas encore toute assemblée et ne pourra être mise en mer qu'au 5 ou 6 du mois prochain; l'armée du Danemark n'étant point encore en état, et celle de Sa Majesté

n'étant point encore arrivée dans les mers du Ponant; étant donc impossible que l'armée des États se puisse joindre à présent à celle de Sa Majesté, ni à celle de Danemark, et celle d'Angleterre étant en mer, il faut que MM. les États examinent s'ils exposeront leur armée au combat contre celle d'Angleterre ou s'ils se tiendront dans leurs ports et rades jusqu'à ce qu'ils puissent se joindre à une des deux puissances qui ont pris leur parti ou à toutes les deux ensemble.

« Il semble que la prudence voudroit que l'armée des États demeurât au Texel jusqu'à ce que l'armée de Sa Majesté étant arrivée en Ponant et celle du Danemark en état, elle pût se joindre à l'une des deux suivant la route que prendroit l'armée d'Angleterre... Pour mettre toutes choses en état de pouvoir exécuter ce projet, au cas que le sieur de Witt l'approuve, il est nécessaire que MM. les États travaillent diligemment à traiter avec le Roi de Danemark » (Frédéric III) « pour l'obliger de joindre sa flotte et la mettre promptement en mer... Au cas que ledit sieur de Witt estime absolument nécessaire de tenter la jonction plus promptement que ce qui est dit ci-dessus, en ce cas, il sera absolument nécessaire, aussitôt que l'armée de Sa Majesté sera arrivée, que les commandants de l'armée des États prennent une occasion favorable pour sortir du Texel, venir en Zélande et prendre un vent fort pour porter l'armée en vingt-quatre heures jusqu'à l'entrée de la Manche où l'armée de Sa Majesté se pourroit trouver. »

Il n'y a point là de reculade. La France expose à la Hollande l'état vrai des choses, l'engage à la prudence, et l'avertit que M. de Beaufort n'est point encore arrivé dans les mers du Ponant. Ce dernier avertissement porte en soi un enseignement tout naturel que M. de Witt devinera sans qu'on le lui expose : quand la flotte française sera arrivée à la Rochelle, il faudra qu'elle répare ses avaries et qu'elle renouvelle ses vivres, ses provisions de poudre, etc. La dépêche adressée à M. d'Estrades se termine par un paragraphe intéressant, le voici :

« Le sieur d'Estrades fera de plus connoître audit sieur de Witt que la mer Méditerranée étant entièrement dégarnie de vaisseaux et n'y ayant plus que les treize galères de Sa Majesté pour faire la guerre, il est absolument nécessaire pour ôter toute espérance aux Anglois d'y pouvoir établir leur commerce, que MM. les États y fassent passer, au plus tard dans la fin de juin ou au commencement de juillet, les *douze frégates qu'ils ont promises, il y a si longtemps*, auxquelles Sa Majesté fera joindre six vaisseaux qu'elle a fait achever de bâtir en Levant; et ce point est de telle importance qu'il ne faut pas que ledit sieur d'Estrades omette d'en parler dans toutes les conférences qu'il aura avec ledit sieur de Witt, jusqu'à ce que cela soit exécuté. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 508, p. 28.)

La Hollande n'avait pas envoyé les douze frégates qu'elle s'était

engagée à entretenir dans la Méditerranée; elle était tout à son armement principal, qu'elle pressait malgré les avertissements de la Cour de France. Loin d'attendre dans ses ports que ses alliés fussent en mesure de se joindre à elle, elle mit dehors ses vaisseaux au risque de ce qu'il en pouvait arriver, et, le 3 juin 1666, M. d'Estrades écrivait de la Haye :

«... La flotte de Messieurs les États sortit du Texel, le 1er de ce mois, à huit heures du soir, au nombre de *soixante-cinq* grands navires, outre *quinze* de Zélande qui croisent depuis quelques jours le long de la côte. Il reste encore *dix-sept* navires qui ne sont pas prêts, auxquels on travaille pour les mettre en état de joindre bientôt les autres. »

M. Van Beuringen n'avait point caché à M. Colbert « la résolution » prise par les États de mettre leur flotte en mer pour combattre les » Anglois » ; cela n'avait pas médiocrement étonné le Roi, qui écrivit le 3 juin à M. d'Estrades :

« Vous témoignerez au sieur de Witt que cette résolution me paroît si importante et si éloignée de ce que vous aurez pu connoître de mes sentiments, par mes deux Mémoires, qu'il me semble que l'on auroit pu retarder l'exécution jusqu'à ce que l'on m'en eût pu faire connoître les raisons, et difficilement lesdits États pourroient-ils les faire passer pour prudentes, à moins qu'ils n'ayent des raisons si particulières qu'aucun autre qu'eux ne les connoisse. Celles sur lesquelles tout le monde raisonnera et dont je désire que vous donniez part audit sieur de Witt sont : que lesdits sieurs États m'ayant joint avec eux et le Roi de Danemark dans une même guerre; étant délivrés comme ils sont de la guerre de Munster, le dedans de leur État étant calme et n'ayant rien à craindre de la part des Anglois » (si la flotte hollandaise restait dans ses ports); « ma flotte n'étant point encore arrivée en Ponant; celle de Danemark n'étoit point en état; l'argent ne pouvant manquer ni de ma part, ni de la leur pour l'entretènement de nos flottes; au contraire, le Roi d'Angleterre ayant fait des efforts extraordinaires pour mettre la sienne à la mer; tous les avis d'Angleterre portant qu'il n'a que pour six semaines de vivres et qu'il aura peine à la remettre en mer, quand une fois elle aura rendu le bord » (quand elle sera rentrée dans ses rades), « ce que la remise de la convocation de son parlement au mois de septembre donne lieu de croire : toutes ces raisons étant très-fortes et y en ayant peu de contraires, *il me semble qu'il valoit beaucoup mieux ou surseoir à la sortie des flottes et ne pas hasarder le tout par un combat, ou au moins attendre une occasion favorable de pouvoir joindre ma flotte à celle desdits États pour ensemble attaquer les Anglois*... — Je désire donc que vous fassiez connoître toutes ces raisons audit sieur de Witt, et s'il est possible que vous fassiez toutes les diligences qui dépendront de vous pour retenir leur flotte au dedans du Texel » (on n'avait

pas encore reçu la lettre de M. d'Estrades écrite à la Haye, le jour même où le Roi, par la plume de M. de Lyonne, écrivait de Fontainebleau à cet Ambassadeur) « pour dans la suite du temps profiter de toutes les occasions qui pourront s'offrir, pendant la campagne, de pouvoir joindre nos flottes. — Vous pouvez cependant assurer ledit sieur de Witt que je donne tous les ordres nécessaires pour faire venir ma flotte à la rade de Belle-Isle et pour y assembler tous mes vaisseaux, tant de Levant que de Ponant. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 34.)

Assurément les conseils du Roi de France étaient sages et pouvaient être écoutés, aucune nation n'étant encore engagée, et les dix-sept vaisseaux hollandais dont parlait M. d'Estrades n'étant pas en mesure de se mettre en ligne. Les États impatients ne voulurent attendre ni le Danemark, ni la France qui les avertissait que sa flotte, employée au passage de la Reine de Portugal, ne pouvait être tout de suite dans les eaux de Belle-Isle.

Encore une fois, la France, engagée dès longtemps avec le Portugal, ne pouvait plus ajourner le voyage de Mademoiselle d'Aumale, attendue impatiemment à Lisbonne par le Roi et par le peuple, qui accusait tout haut M. de Castel-Mayor de jouer dans cette affaire « une ridicule comédie ». Si la flotte française ne rejoignit point les Hollandais avant le combat du 11 juin, ce ne fut la faute ni du Roi, ni de M. de Beaufort, les Lettres et les Mémoires dont nous avons produit ici les passages principaux le prouvent jusqu'à l'évidence. Ce n'était point seulement Louis XIV, MM. Colbert et de Lyonne qui avaient jugé que la jonction des flottes était difficile, Mademoiselle d'Aumale étant encore à Paris au dernier jour du mois de mai; des officiers de la marine parmi les plus éminents, MM. d'Alméras, Du Quesne et de La Roche, dans une conférence qu'ils eurent chez M. de Terron, à la Rochelle, le 4 juin, examinèrent la question de savoir ce qui conviendrait le mieux, dans le cas où la jonction n'étant pas immédiatement possible, — et les Hollandais se hâtant, quand Mademoiselle d'Aumale n'était pas encore en route, elle ne pouvait avoir lieu bientôt, — ou voudrait « *temporiser et couler le temps de la campagne.* » Fallait-il tenir l'armée dans les détroits « ou la faire entrer dans les rades »? M. d'Alméras opina pour les rades; MM. de Terron, Du Quesne et de La Roche, opinèrent pour les détroits[1]. (Lettre de M. de Terron, 4 juin

[1] « Si l'on veut chercher l'occasion d'un combat, » disaient MM. Du Quesne, de La Roche et d'Alméras, « on ne pourroit bien l'espérer qu'en prenant des mesures



1666.) Cette lettre, qui n'est pas restée inconnue à M. Eugène Süe, lui a donné lieu d'affirmer que le Roi ne voulait point que sa flotte rejoignît celle des États, puisqu'à la Rochelle, on supposait le cas où l'on voudrait « temporiser et couler le temps de la campagne ». Cela est souverainement injuste. M. Süe n'a tenu aucun compte du mariage de Mademoiselle d'Aumale, qui est pourtant d'un si grand poids dans l'événement de 1666, qu'on peut dire qu'il fut la cause unique de l'apparent manque de foi du Roi de France [1]. Sans doute la Hollande se plaignit, à la fin de la guerre, de n'avoir point été secourue par la France; sans doute M. Van Beuningen montra un grand mécontentement de ce que le Roi avait « envoyé sa flotte aux » noces de la Reine de Portugal, sans jamais avoir voulu faire » joindre ses vaisseaux à ceux des Hollandais » ; mais attend-on une grande justice d'un allié déçu dans ses espérances? La Hollande se hâta, lorsqu'on l'engageait à rester dans ses ports; elle prit la

justes avec les Hollandois, pour *les faire sortir du Texel dans le même temps que nous partirons pour nous présenter vers l'embouchure de la Manche;* et il seroit bien à désirer que les Hollandois voulussent sortir de leurs ports avec le dessein de passer la Manche pour nous joindre, ce qui seroit favorisé par l'apparence que nous donnerions de nous approcher pour les joindre aussi... Ils ont le plus grand corps; c'est à eux de s'exposer davantage. » Le cas d'un combat était donc prévu, et trois hommes d'expérience donnaient leur avis pour ce cas comme pour l'autre, et M. de Terron communiquait à la Cour l'opinion raisonnée des trois Chefs d'escadre, à qui la gloire de la France était chère, mais qui ne voulaient point lui faire courir de hasards par une conduite imprudente.

1 La partialité de M. Süe, en dehors même de ses préventions sincères ou feintes contre Louis XIV, se peut expliquer peut-être par ce fait qu'il ne connut pas tout ce qu'il y avait à connaître sur l'affaire qui nous occupe, tout ce qu'il y avait à chercher. Il fit peu de recherches lui-même et se lassa vite d'un travail fatigant et souvent fastidieux, convenant peu à un homme de lettres qui était un homme du monde. Il chargea d'un soin qui veut un dévouement personnel un chercheur désintéressé, instruit, intelligent, actif, mais dont le temps n'était pas tout à fait à lui, un employé de la Bibliothèque Royale très-justement estimé. Les Archives de la Marine, qu'il fallait surtout fouiller, étaient alors à Versailles, et d'ailleurs dans un ordre tel qu'il était difficile de les aborder et d'en tirer tout ce qu'elles recelaient. Les voyages devaient être fréquents, coûteux, et les séances ne pouvaient être longues. Ajoutons à cela que le commissionné ayant à servir la passion de celui pour qui il travaillait, ne put recueillir tous les documents qui auraient éclairé les deux côtés des questions que M. Süe avait à examiner. — M. Richard — c'est le nom du collaborateur de l'historien de Jean Bart — nous a dit qu'il avait conservé dans son portefeuille des renseignements puisés un peu partout, dont M. Süe ne fit pas usage. Nous disons : avait, car il est mort. Vieillard pacifique, sans armes, il traversait, le 26 ou 27 mai 1871, le boulevard des Batignolles, se rendant à son domicile, lorsqu'il fut frappé d'une balle qui l'abattit et le tua.

mer, quand on l'avertissait qu'on n'était point prêt à la prendre et qu'on était forcé d'attendre que la flotte de M. de Beaufort fût revenue de Lisbonne. Assurément le Roi put n'être pas mécontent de cette hâte de la Hollande, qui, malgré ses conseils, allait provoquer les Anglais et s'exposer seule aux chances d'une guerre qui devait affaiblir les Provinces-Unies comme l'Angleterre ; mais, de cette satisfaction à une perfidie, il y a bien loin, et cette perfidie nous n'y croyons pas. Tout ce que nous avons fait voir de documents sérieux nous affirment la loyauté du Roi. Pourquoi la Hollande se plaignait-elle de la France, quand elle se taisait sur l'absence du Danemark ? Et puis, n'avions-nous pas à lui reprocher un manque de parole, à elle qui nous accusait d'avoir manqué à la nôtre ? Avait-elle envoyé dans la Méditerranée les frégates qu'elle avait promis d'y entretenir pour gêner le commerce des Anglais et garder nos marchands des attaques des Barbaresques ? Non. Elle avait eu besoin ailleurs de tous ses navires de guerre ; n'avions-nous pas besoin, nous, d'une dizaine des nôtres pour le voyage de Portugal, qui ne pouvait pas être reculé jusqu'à la paix des Hollandais et des Anglais ; car qui savait combien durerait la guerre ? Le Portugal, notre allié, que nous assistions de nos troupes et de notre argent, à qui nous ne pouvions pas refuser la réalisation d'une promesse faite antérieurement aux différends de l'Angleterre et de la Hollande, le Portugal attendait, et nous devions mener à fin une affaire qui intéressait les deux royaumes.

Qui sait si l'empressement mis par la Hollande à sortir de ses ports avant nous et à tenter le sort des batailles n'eut pas un peu pour cause la crainte qu'eurent M. Michel de Ruyter et les autres généraux de la flotte hollandaise de voir l'armée combinée commandée par un Amiral français ?

Mais voyons les combats.

XXXIV.

Le 10 juin 1666, une lettre écrite de Middelbourg à Londres et communiquée à M. Colbert par M. de Formont, disait à un Hollandais :

« Dieu veuille donner à notre flotte un heureux succès sur nos ennemis ! Elle a paru ce matin sur notre côte et, vers le midi, a fait route pour l'Angleterre pour aller chercher la flotte angloise qu'on dit être sortie. Ainsi, nous voilà à la veille d'un sanglant combat ! » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

M. Barin de La Gallissonière mandait à M. Colbert, de Rouen, le 11 juin :

«... M. de Montigny m'a écrit de Dieppe que, mercredy dernier (9 juin), l'on avoit entendu de Dieppe et des environs tirer cinquante ou soixante volées de canon, ce qui paroît plutôt un effet de quelque réjouissance que d'aucun acte d'hostilité. »

De tous les points de la côte le bruit d'un combat se fit entendre ; voici ce que nous avons lu dans le *Livre des choses notables de l'abbaye de Saint-Michel du Tréport; ordre de Saint-Benoît, congrégation de Saint-Maur,* 1660-1705, p. 85 (Ms., Arch. de la mairie du Tréport) :

« Nous avons eu icy, depuis le jour de Saint-Barnabé » (11 juin) « et les quatre autres suivants, le bruit furieux et continu des canonnades qui se donnèrent dans un sanglant combat entre l'Anglois et l'Hollandois, où la perte fut presque égale de part et d'autre. »

De Middelbourg, M. Janot écrivait, le 11 juin :

« L'armée de ces Provinces est de quatre-vingt-cinq vaisseaux bien montés et bien fournis, sans les brûlots, les yacs, barques et pataches d'avis. M. de Witt et les autres députés qui étoient au Texel pour son départ, désiroient qu'elle fût séparée en quatre escadres; mais les gens de mer n'ont pas jugé que cela se dût ni pût faire avec sûreté. Les Zélandois ont l'avant-garde et l'Amiral de Frise sert dans leur escadre; la bataille » (l'escadre du centre) « est commandée par l'Amiral de Ruyter, qui a avec lui l'Amiral de la Meuse, et Tromp commande l'arrière-garde et avec lui Meppel, Amiral du Nord-Hollande. Il faut bien espérer du courage et de la conduite de ces bonnes gens, qui sont tous dans une parfaite intelligence. »

M. Janot, qui d'abord n'avait point approuvé l'alliance de la France avec la Hollande pour la guerre dont les premiers actes allaient avoir lieu, en avait pris son parti et traitait de « bonnes gens » ces Hollandais qui avaient eu bien des torts envers la France (voy. ci-dessus, p. 368). M. Nacquart écrivait de Dunkerque, le 11 juin :

« Ce soir, à cinq heures, est arrivée une galiote d'avis qui a apporté lettre de M. l'Amiral de Ruyter à M. de Chambellé, pour le prier de recevoir dans la rade (ou à la fosse de Mardik) les galiotes, en cas de combat. Dans le même temps, c'est-à-dire depuis cinq heures jusqu'à présent neuf heures du soir, nous avons entendu un combat fort grand à la mer ; c'est à la hauteur d'Ostende, à quelques neuf lieues d'ici. Nous avons le vent de sud-ouest qui est contraire; néanmoins, nous jugeons par les canonnades que le combat est furieux. Je prie Dieu qu'il lui plaise d'abattre l'orgueil

des Anglois!... L'Amiral de Ruyter écrit que sa flotte est de quatre-vingt-quatre vaisseaux de guerre sans les brûlots, galiotes et petites frégates, partis le 6 de ce mois du Texel[1]...»

Le 11 juin 1666, en effet, deux flottes considérables étaient aux prises et, de l'un et de l'autre côté, l'ardeur était grande à se disputer la victoire. Quelle était la force de chacune des armées? M. Michel de Ruyter, Lieutenant-Amiral-Général, avait partagé ses forces, consistant en quatre-vingt-quatorze navires grands ou petits, en trois escadres, chacune de ces escadres partagée elle-même en trois divisions. Les généraux sous les ordres de M. de Ruyter étaient MM. Cornelis Tromp et Meppel qui faisaient l'arrière-garde; MM. Cornelis Evertzen et de Vries qui commandaient l'avant-garde. M. Michel de Ruyter, qui était au corps de bataille, avait pour commandants des trois divisions de son escadre : le Contre-Amiral Jean Van Nès, le Lieutenant-Amiral Aart-Van Nès et le Vice-Amiral de Liefde; il montait le vaisseau les *Sept-Provinces,* beau et fort navire, muni d'un excellent équipage et d'une bonne garnison de soldats.

Le 13 mai, Charles II Stuart, accompagné du prince Rupert, était allé visiter ceux de ses vaisseaux qui étaient dans la baie du Nore. Le chevalier Holmes l'avait reçu et traité à bord de son navire, la *Défiance*. Le 17, il était de retour à Londres, où la peste sévissait déjà avec une rigueur cruelle. (*Gazette d'Amsterdam,* 27 mai, rubrique de Londres, 21 mai). Le canonnier du yacht, qui avait porté le Roi, était mort de la peste pendant le voyage. (Note anonyme, Arch. de la Marine.)

La flotte anglaise, forte d'abord de soixante-dix-sept vaisseaux seulement, mais portée bientôt au nombre de quatre-vingt-un, était partagée en trois escadres, distinguées par la couleur de leurs flammes et pavillons. L'escadre rouge obéissait au prince Rupert et au géné-

[1] Voici la traduction de la lettre de M. Michel de Ruyter; elle est à la Bibliothèque nationale, parmi les lettres adressées à M. Colbert :

« Monsieur, étant parti de devant le Texel avec la flotte de l'État, consistant en quatre-vingt-quatre beaux navires » (vaisseaux de guerre de rangs différents), « neuf brûlots, quelques pataches d'avis et vingt galiotes, le 6e courant, par vent contraire, nous avons seulement pu atteindre la hauteur de la Meuse le 9e. Le 10e, le vent se tournant un peu vers l'amont, nous gagnâmes ce jour la vue de Zélande, E.-S.-E. de nous, et nous mîmes notre cours » (notre route) « O.-S.-O., droit vers le canal, pour y chercher la flotte des ennemis, espérant la trouver bientôt et obtenir, par la grâce de Dieu, une heureuse victoire. Je vous prie de donner la jointe à M. votre gouverneur de ma part, et au plus tôt la communication en Cour. Sur ce, etc. Michel A. de Ruyter. — Du bord des *Sept-Provinces,* le 10e juin 1666. »

ral Monk, duc d'Albemarle; l'escadre blanche à l'Amiral Georges Aiscüe; l'escadre bleue, à M. Thomas Allen. Chacune des trois escadres était partagée en trois divisions : la 1[re], ayant pour commandant le général Monk, qui montait le *Royal Charles,* de 82 canons et de 650 hommes d'équipage, avait pour Vice-Amiral M. Christophe Mings, montant la *Victoire* (Victory), de 76 canons et 450 hommes d'équipage, et pour Contre-Amiral Joseph Jordan, sur le *Chêne Royal* (Royal Oak). La seconde escadre, ou escadre blanche, avait pour Amiral M. Georges Aiscüe, ayant son pavillon sur le *Prince Royal,* de 82 canons et 650 hommes d'équipage; elle avait pour Vice-Amiral M. Guillaume Barkley, sur le *Swiftsure,* de 66 canons et 380 hommes d'équipage, et pour Contre-Amiral M. Jean Harman, sur le *Henri,* de 70 canons et 440 hommes d'équipage. Quant à l'escadre bleue, commandée par M. Thomas Allen, sur le *Royal Jacques* (Royal James), de 82 canons et 650 hommes d'équipage, elle avait pour Vice-Amiral M. Thomas Thiddyman, sur la *Royale Catherine,* de 76 canons et 450 hommes d'équipage, et pour Contre-Amiral M. Jérémie Smith, sur la *Maria,* de 56 canons et 300 hommes d'équipage. (Voyez Gérard Brandt, *Vie de Ruyter,* Amsterdam, 1698.) Selon le *Mémoire de la deuxième guerre de Hollande,* que nous avons cité plus haut, l'Angleterre pour compléter les équipages de ses vaisseaux avait fait une levée de 1,000 paysans et de 500 pêcheurs. La flotte anglaise avait 20,185 hommes d'équipage et 4,460 pièces de canon environ; celle des États avait 21,909 hommes d'équipage et 4,615 pièces de canon. Le corps de bataille des Anglais avait vingt-huit vaisseaux et frégates, trois brûlots et deux yachts d'avis; l'avant-garde la même force, et l'arrière-garde vingt-neuf vaisseaux, trois brûlots et quelques yachts.

L'armée hollandaise était mouillée, le 11 juin dans la matinée, quand les petits navires qui étaient en observation à quelques milles de la ligne du mouillage aperçurent au vent une masse de navires qu'ils reconnurent pour la flotte d'Angleterre. M. de Ruyter, bientôt averti, fit, avec un pavillon bleu, un signal dont le sens fut saisi à l'instant par tous ses vaisseaux. Alors, à bord de chaque bâtiment on fit la prière pour demander la victoire au Dieu des armées, qu'on invoquait aussi de l'autre côté. Cela fait, « le coq servit », suivant l'expression de Gérard Brandt, c'est-à-dire qu'on donna le repas aux équipages. Sans tarder, l'Amiral appareilla et tous imitèrent sa manœuvre. Il n'y avait pas dans cette armée que des cœurs hollandais

fortement agités: sur trois des vaisseaux étaient des gentilshommes français qui avaient voulu se donner les émotions d'une bataille navale. M. Michel de Ruyter ne les avait point reçus sur les *Sept-Provinces*. M. Armand de Gramont, fils du Maréchal Antoine III, duc de Gramont, et M. Louis Grimaldi, prince de Monaco, beau-frère d'Armand, furent embarqués sur le *Duivenvoorde*, commandé par le chevalier Oton de Treslong; MM. de La Ferté, qui expiaient par un exil en Hollande la faute d'avoir contrevenu aux ordonnances sur le duel, furent reçus à bord du *Gelderlandt*, par le capitaine Johan Belgicus de Hoorn.

Les trois escadres ayant pris leurs postes, après un appareillage qui ne fut pas sans difficultés, la mer étant grosse et la plupart des vaisseaux ayant été obligés de couper ou de filer leurs câbles par le bout, M. de Ruyter mit le cap au sud. M. Monk marchait aussi à cet air de vent. Le vent était S.-S.-O. M. Monk commandait en chef l'armée anglaise, le prince Rupert s'étant détaché de la flotte avec une quinzaine de vaisseaux pour aller empêcher M. de Beaufort de rejoindre les Hollandais. On avait eu à Londres un avis annonçant que l'Amiral de France était dans la Manche et faisait voile vers les parages où devaient être les Hollandais; l'avis était faux, et l'on peut s'étonner que les Anglais n'eussent point envoyé des barques d'avis observer tous les mouvements de M. de Beaufort, depuis sa sortie du détroit de Gibraltar, et ne se fussent pas mieux renseignés sur sa navigation. Comment, en Angleterre, avait-on pu croire le duc de Beaufort dans les eaux de la Flandre quand il était dans celles de l'Espagne et du Portugal?

Quoi qu'il en soit, le prince Rupert n'était point avec le général Monk lorsque les deux flottes s'approchèrent l'une de l'autre. Dans l'ordre de marche qu'avait dû prendre l'armée des États, M. Cornelis Tromp qui, dans l'ordre naturel aurait été à l'arrière-garde, se trouvait à l'avant-garde, et le Lieutenant-Amiral Evertzen à l'arrière-garde. M. Tromp était à bâbord (gauche) et un peu en avant du corps de bataille. L'honneur du premier coup lui était donc réservé. Il se porta vivement, avec quelques-uns de ses vaisseaux, au-devant des Anglais qui venaient à lui, les attaqua, et les arrêta un moment. M. de Ruyter survint alors et le combat devint général, non que MM. Evertzen et de Vriès fussent assez près du centre de l'action pour y prendre une part utile. Les Anglais étaient au vent de la flotte hollandaise, le vent étant fort, la mer soulevée et leurs

vaisseaux donnant à la bande à bâbord, de manière à ne pouvoir guère se servir de leurs batteries basses; ils voulurent changer d'amures, virèrent de bord, et par ce mouvement permirent à l'arrière-garde de M. Michel de Ruyter d'entrer en jeu, comme on dit, et ce ne fut pas sans un grand profit pour les Hollandais, qui eurent pendant la bataille, dont la durée fut de midi à dix heures du soir, un avantage qu'ils conservèrent pendant les journées du 12 et du 13 juin, et pendant la matinée du 14. Le 11, les Hollandais perdirent deux vaisseaux, les Anglais trois, dont le *Royal Charles,* qui se rendit à M. Tromp, après avoir touché sur un banc de sable. M. Tromp y fit mettre le feu.

Pendant la nuit du 13 au 14, le prince Rupert et l'Amiral Smith ayant rejoint l'armée de M. Monk, et les Anglais étant revenus à la charge, M. de Ruyter, qui avait fait une réserve de douze vaisseaux, les reçut si bien, qu'il les força de plier avec perte de plusieurs vaisseaux pris ou coulés bas. Les Anglais avaient cherché à couper l'armée des États, mais par une manœuvre aussi prompte qu'habile, M. de Ruyter avait prévenu leur dessein et arrêté leur mouvement. Les Amiraux anglais cédèrent à la fin le champ de bataille aux Hollandais.

Dans les quatre journées de cette grande et mémorable bataille, où la bravoure fut égale chez les deux ennemis, où la fortune hésita plus d'une fois et se décida (le 14 juin) pour la Hollande, les Anglais perdirent, dit-on, vingt-trois navires de guerre, tant pris que coulés bas. Le chevalier George Aiscüe, Amiral du pavillon blanc, fut fait prisonnier. Le chevalier Barkley, Vice-Amiral du même pavillon, fut tué, et les Hollandais prirent son corps, qu'ils rendirent courtoisement à l'Angleterre. De leur côté, les Hollandais perdirent les généraux Évertzen et Van der Hulst [1], et sept capitaines dont un, grièvement blessé, alla mourir à Horn. Sept ou huit vaisseaux anglais furent conduits en Hollande, ainsi que 3,000 prisonniers. L'armée du prince Rupert eut 600 morts et 1200 blessés, celle de M. de Ruyter, 800 morts et environ 1130 blessés. Le vaisseau hollandais *Gelderlandt*, démâté dès le premier jour, fut renvoyé dans un des ports de Hollande, et MM. de La Ferté furent recueillis par un autre navire. MM. de Gramont et Grimaldi, dont le vaisseau prit feu pendant l'action, purent passer sur un vaisseau très-voisin du *Duiven-*

[1] M. Cornelis Evertzen fut enterré à Middelbourg le 5 juillet 1666; le Vice-Amiral Van der Hulst le fut dans l'église d'Amsterdam. (*Vie de Ruyter.*)



voorde qu'ils laissèrent dans les flammes. Un vaisseau anglais, l'*Iris*, de 60 canons, relâcha, le 12 juin au matin, dans la rade d'Ostende, dégréé, démâté et hors d'état de reparaître au lieu de la lutte. (Lettre de M. Dionysio Fulconnier à M. François Nacquart, frère du Lieutenant de l'Amirauté de Dunkerque.) M. Fulconnier dit : « A leurs discours mêmes » (des Anglais), « il semble que les Hollandois ont l'avantage. »

Le 29 juin, on fit à Amsterdam de grandes réjouissances pour la victoire remportée sur les Anglais qui, de leur côté, en faisaient aussi, remerciant Dieu de leur heureux succès [1]; une lettre de M. Dumas annonçait cela à M. Colbert et ajoutait : « Comme on ne demeure pas d'accord de toutes les circonstances du combat, les députés des cinq Amirautés étant en Zélande ont ramassé les relations particulières des officiers principaux et en ont fait une qu'on dit devoir être fort exacte. » Une lettre de M. Fronde, général des postes d'Angleterre, interceptée par M. Nacquart, disait, à propos de la bataille des 11-14 juin, que « l'avantage y avait été presque égal, et que ce qu'on devait dire est que les Anglois, ayant gagné dans l'année dernière trente vaisseaux sur les Hollandois, et en ayant perdu cette fois vingt seulement, ils avaient encore un bénéfice de dix vaisseaux. » M. Nacquart écrivait de Dunkerque, le 24 juin : « Les Anglois, quoique battus n'ont pas laissé de faire des réjouissances; ils en ont bien sujet, car sans un grand brouillard toute leur flotte étoit perdue. » Une relation, faite à Middelbourg et jointe à la lettre de M. Nacquart, porte :

« Les Anglois ont été poursuivis lundi (14 juin, lendemain de la Pentecôte) l'espace de trois heures et jusqu'à ce que la nuit approchant avec un grand brouillard qui saisit les flottes et ôta la vue de l'une à l'autre, les Hollandois ne voyant plus leurs ennemis furent contraints d'attendre le jour, lequel étant venu ils n'en aperçurent plus aucun; ils s'étaient tous jetés dans leurs ports pour sauver le reste de leur flotte, laquelle, sans ce brouillard, auroit été tout à fait défaite et ruinée. »

L'Archevêque de Rouen, Monseigneur François de Harlay de Champvallon, qui fut depuis Archevêque de Paris, adressa à M. Colbert, le 22 juin, l'étrange lettre que voici :

« Monsieur, toutes les relations rapportent uniformément la défaite des

[1] « Notez qu'il n'y eut jamais combat général ou particulier que l'on ayt jamais veu raconter au vray, ce que j'ay observé plusieurs fois; car l'on s'y transporte, comme l'opinion et la passion en prend aux uns et aux autres, tant qu'il n'en peut jamais sortir..., etc. » (Brantôme, *M. de Nemours*.)

Anglois et la victoire des Hollandois. Je ne saurois attribuer ces avantages qu'à la prospérité des armes du Roy, dont on peut dire que *l'ombre même a fait en ce rencontre des miracles*. En effet, les Hollandois sont si peu accoutumés à vaincre tous seuls, qu'on ne s'aviseroit pas de parler de leur bonne fortune s'ils n'avoient eu celle de la France pour la seconder et pour l'établir. Cependant, Monsieur, comme il paroît visiblement que Dieu favorise les bonnes intentions de Sa Majesté et qu'il couronne ses excellents conseils, j'ai cru qu'il étoit de mon devoir de prendre part à cette nouvelle gloire, etc. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Cette lettre d'un courtisan, qu'on pourrait prendre pour l'œuvre d'un railleur délicat, n'était pas de nature à plaire au Ministre, qui, sans doute, se dispensa de la montrer au Roi et n'y fit aucune réponse. Hélas! l'ombre des armes de Louis XIV fut, bientôt après le succès de juin, une protection très-inefficace pour la Hollande!

La flotte de M. de Beaufort était dans le Tage et l'escadre de Du Quesne faisait voile pour Lisbonne, quand les vaisseaux hollandais, gravement blessés dans les combats des quatre journées, s'apprêtaient activement à reprendre la mer. Dix-neuf jours après leur rentrée dans les ports, ils furent prêts à sortir. Les Anglais, plus maltraités encore que leurs adversaires, furent plus longs à se réparer. M. Michel de Ruyter mit à la mer le 4 juillet 1666, menant avec lui cinquante-neuf vaisseaux de guerre et un brûlot; deux jours après, sa flotte se composait de soixante-quinze vaisseaux et frégates ou petits vaisseaux, de seize brûlots et de douze galiotes d'avis.

Le Roi de France avait donné ordre au maréchal d'Aumont de rassembler deux mille hommes de bonnes troupes et de les offrir à M. de Ruyter. Celui-ci remercia le Roi de ce secours, ses équipages étant assez considérables. MM. de Cavoye, Philippe d'Harcourt, Armand du Cambont de Coislin, et de Busca, s'offrirent comme volontaires à l'Amiral de Hollande, qui les logea à bord du vaisseau l'*Utrecht*, où les reçut le capitaine Henri Gotskens, et au moment de l'action les rappela à bord des *Sept-Provinces* [1].

[1] Le 22 juillet 1666, M. d'Estrades écrivait de la Haye à M. Colbert : « MM. les États attendent avec beaucoup d'impatience l'arrivée de M. le duc de Beaufort dans la Manche. Ils ne doutent pas qu'après cela le commerce et la mer ne soient libres, et que les Anglois ne se disposent à entendre à une bonne paix. J'ai entretenu M. de Witt et M. Huyghens des États généraux, qui est âgé de quatre-vingts ans, sur le sujet du salut des Amiraux. » (M. d'Estrades demandait que l'Amiral de Hollande saluât celui de France en amenant ses deux huniers et son pavillon, et en tirant quinze coups de canon; l'Amiral de France gardant son pavillon et ne rendant que treize



Le 29 juillet, la flotte du prince Rupert et de M. de Monk descendit avec la marée du haut de la Tamise, où une démonstration des Hollandais l'avait contrainte de remonter. Le 1er août, elle prit le large, forte de quatre-vingt-dix voiles. Quand M. de Ruyter fut averti de sa sortie, il monta au Nord, pour ne pas combattre trop près des côtes d'Angleterre, dangereuses et mal connues de ses pilotes. Le 8 juillet, se trouvant entre les bancs de Flandre et le Vodzlandt, il mouilla à sept heures du matin. Vers les deux heures de l'après-midi, il leva l'ancre, fit voile vers le Nord avec des vents d'E. 1/4 N.-E. et rallia les vaisseaux que le vent fort de la nuit précédente avait éloignés de son pavillon. Alors l'armée hollandaise, qui s'était complétée, était forte de quatre-vingt-huit vaisseaux et frégates, vingt brûlots et dix yachts. Les Anglais comptaient quatre-vingt-onze vaisseaux grands ou petits et vingt brûlots. M. Thomas Allen était à l'avant-garde, composée de l'escadre blanche ; M. Monk était au corps de bataille avec l'escadre rouge ; M. Jérémie Smith faisait l'arrière-garde et portait le pavillon bleu. Les Hollandais, partagés en trois escadres et neuf divisions, comme au mois de juin, avaient à l'avant-garde M. Jean Evertzen, qui avait remplacé son frère Cornelis dans la charge de Lieutenant-Amiral de Zélande ; MM. Tromp et Meppel à l'arrière-garde, et M. de Ruyter au centre.

Pendant la nuit du 3 au 4 août, les Anglais mouillent et se préparent au combat. Les forces sont égales, les courages égaux, l'ardeur de vaincre est la même d'un et d'autre côté ; mais les Anglais ont une revanche à prendre. Le 4 août, au soleil levant, les Hollandais, qui appareillent, trouvent déjà sous voile l'armée anglaise au vent à eux, le vent étant alors N.-E. 1/4 de N., faible, et ne permettant pas une manœuvre rapide. Cependant les deux flottes, qui marchent à peu près parallèlement, s'approchent, et l'Amiral Evertzen attaque M. Thomas Allen avec un entrain qui étonne un peu l'Anglais, mais ne le décourage point. M. de Ruyter suit, mais d'un peu loin, son avant-garde. Il se trouve bientôt à la hauteur de M. Monk, qui lui présente son côté droit, quand, lui, offre son flanc de bâbord

coups.) « Ils m'ont répondu, » ajoute notre Ambassadeur, « qu'il ne falloit pas parler de jonction si le Roi avoit de telles prétentions. » — La France réclamait ce qu'elle avait toujours obtenu, même à la Rochelle, quand un Amiral hollandais alla joindre la flotte du Roi. Cette contestation à propos des saluts ne fut peut-être pas une des moindres causes qui firent que les Hollandais pressèrent leur nouvel armement pour reparaître sur le champ de bataille, quand ils savaient bien que la France n'était pas en mesure de les y joindre.

aux coups de son adversaire. Les deux avant-gardes courent en avant, le vent ayant un peu fraîchi; M. Tromp et son escadre restent en arrière, les voiles serrées, malgré les signaux qui l'appellent auprès de M. de Ruyter, qui ne comprend rien à cette immobilité, à cet oubli du devoir. M. de Ruyter n'a été suivi que de quelques-uns des vaisseaux de son escadre, les autres s'étant souventés et louvoyant pour le rejoindre. Il attaque vigoureusement et se défend avec énergie; mais le nombre de ses assaillants est grand et ne le laisse pas respirer. Ses signaux ne touchent point l'Amiral Tromp, qui, au lieu d'accourir auprès de son général, pour l'aider à vaincre le corps de bataille avec lequel M. de Ruyter est aux prises, chasse l'arrière-garde anglaise et la combat, divisant ainsi la bataille, qu'il faudrait concentrer au point où se trouvent le prince Rupert, M. Monk et l'Amiral Général de Hollande. Le vaisseau les *Sept-Provinces* est entouré; mais, semblable à un fort attaqué de tous côtés, il répond à tous les feux et multiplie ses bordées sans reprendre haleine un moment. Ces efforts obtiennent un heureux résultat : le navire est criblé par les boulets et la mitraille; « tout son corps » n'est qu'une plaie »; son gréement est haché; mais ses batteries continuent leur feu avec une ardeur qui, à la fin, lasse l'ennemi. M. de Ruyter se voit abandonné, mais pour peu de temps. Pendant cet entr'acte du drame effrayant qui se joue entre deux États, M. de Ruyter peut se réparer à la hâte, aveugler quelques trous à la flottaison de son navire, remplacer quelques voiles et quelques manœuvres, et se mettre en mesure de recevoir le nouvel assaut que lui livrent plusieurs vaisseaux ramenés au combat par M. Monk.

Cette reprise est terrible; la lutte est furieuse; deux ou trois hollandais seulement sont auprès du général, qui, n'espérant plus le retour de MM. Evertzen et Tromp, et sentant que sa résistance ne pourra être longue, s'écrie : « Eh quoi! n'y aura-t-il donc pas un boulet pour » moi? » — « Il s'agit de vivre, et non de mourir! » lui répond une voix. « La journée est mauvaise, une autre pourra être bonne. » Le Lieutenant-Amiral Van Nès, Vice-Amiral du corps de bataille, se bat comme un lion et soutient M. de Ruyter, qui se reprend à la vie. Un brûlot anglais se dirige vers les *Sept-Provinces*, qu'il menace; M. de Ruyter laisse arriver en grand, et, pour prendre ce navire à feu qu'il évite par sa manœuvre, envoie sa chaloupe, sur laquelle il embarque les gentilshommes français. Le brûlot se retire. Un autre

se dirige vers le *Gelderlandt;* mais M. Jean Van Brakell, capitaine d'un brûlot hollandais, court à lui; en route, il est coulé. M. Van Brakell se jette alors dans sa chaloupe, force de rames, et va pour aborder l'anglais, qui prévient son attaque en se brûlant lui-même.

M. de Ruyter, qui ne peut plus lutter, et qui, d'ailleurs, éprouve une fatigue d'autant plus grande qu'il est parti malade du port, se décide à la retraite. Il se retire, mais lentement, combattant toujours et toujours attendant que M. Tromp abandonne M. Smith et l'aide à rétablir le combat en faisant avec lui un retour offensif. M. Tromp ne vient pas et cache sa faute sous un combat vigoureux contre l'escadre bleue. Enfin M. de Ruyter mouille devant la passe de Doorlo. La victoire s'est déclarée pour l'Angleterre, et les vaisseaux de la Hollande regagnent tristement leurs havres. Dans cette bataille malheureuse, où M. de Ruyter s'est montré digne de sa grande réputation d'homme de mer et d'homme de guerre, les États ont perdu le *Sneck* et le *Tershoolm*. Le vaisseau *Gelderlandt,* désemparé pendant l'action, a pu être remorqué par un brûlot dans un port voisin. M. Jean Evertzen et son second dans le commandement de l'avant-garde, M. de Vries, sont blessés l'un et l'autre à la jambe et meurent de leur blessure. La Hollande pleure, Londres se réjouit, Paris s'afflige, et M. d'Ormesson inscrit sur son journal les bruits de la ville :

« Une personne me dit (9 août) qu'aussitôt les États s'étoient assemblés, avoient fait de grandes plaintes du retardement de M. de Beaufort, et avoient fait dire à M. d'Estrades qu'ils voyoient bien que le Roi les abusoit et qu'il vouloit les faire consommer avec les Anglois pour profiter de leur ruine, et qu'ils feroient la paix sans lui. »

Nous n'avons pas trouvé de lettres de M. d'Estrades faisant part au Roi des plaintes de MM. les États. Que les Hollandais aient supposé qu'en effet Louis XIV n'avait pas fait tout ce qu'il aurait pu pour une jonction, cela est fort croyable; ils ignoraient ce qui se passait à Lisbonne, et ils étaient surpris comme on l'était en France, même à la Cour, de la lenteur de la navigation de M. de Beaufort. La version que M. d'Ormesson recueillait venait de Hollande par des lettres qui reproduisaient les suppositions répandues dans le public. Nous savons par Gerard Brandt ce qu'on disait alors à Amsterdam :

« En ce temps-là (1666), et depuis encore, il courut divers bruits au sujet de la jonction qui se devoit faire des François avec les Hollandois.

Quelques-uns croyoient que l'intention de la France n'avoit point été de faire rapprocher M. de Beaufort dans le temps requis, car on savoit certainement » (selon ces *quelques-uns*) « que le sieur de Lyonne avoit voulu persuader au Roi qu'il falloit laisser les Anglois et les Hollandois se détruire les uns les autres et regarder le jeu de loin. Pour moi, « ajoute l'auteur de la *Vie de Ruyter*, « qui ne me pique pas de pénétrer dans les mystères d'État, je laisse à ceux qui s'en piquent le soin de découvrir si ce conseil fut suivi ou retranché. Néantmoins il est constant qu'après la bataille du 4 août le Roi tâcha de donner du secours aux Hollandois... Voici ce que ce monarque écrivit au duc de Bèaufort : « Vous *avancerez dans le canal avec toute la diligence possible*, en ayant néantmoins égard au succès et aux suites de la bataille. Si les Hollandais la gagnent, vous ferez au plus tôt la jonction avec eux; s'ils la perdent, et qu'un nombre considérable de leurs vaisseaux entrent dans le canal pour se retirer vers les côtes de Bretagne, en ce cas, *il faudra encore vous joindre à eux et les rassembler pour aller conjointement combattre les Anglois*. Mais si, au contraire, ceux-ci demeurent absolument maîtres de la mer et que leur armée soit presque en son entier, en ce cas, vous *devez penser à mettre la mienne* en sûreté (12 septembre). »

De ce passage d'un livre important répandu en Europe, et venu en France dès l'année 1698, la première partie seule fut recueillie par tous les ennemis de la France et de Louis XIV, et il est resté établi que le Roi prit ses mesures de façon à tromper la Hollande et à ne point se montrer sur les champs de bataille contre l'Angleterre qu'il voulait ménager en ne l'attaquant pas; qu'il voulait bien cependant laisser détruire, en la livrant aux Hollandais abandonnés par la fortune le 4 août, — on l'a vu, — et à qui elle serait restée fidèle si l'avant-garde et l'arrière-garde de la flotte de M. de Ruyter avaient mieux obéi aux ordres de leur général.

Il y a là une flagrante contradiction. Si Louis XIV était, ainsi qu'on l'a prétendu, lié par un traité secret avec l'Angleterre, traité par lequel le Roi de France et Charles II se promettaient que leurs flottes ne se combattraient point, comment Louis XIV aurait-il pu être satisfait de voir l'Angleterre affaiblie par sa lutte contre la Hollande? Comment aurait-il agi de telle manière que la Hollande porterait des coups certains à l'Angleterre, qu'elle ruinerait en partie en anéantissant son armée navale? Le Roi de France voulait bien aider la Hollande contre Charles II, pour qui il n'avait pas cette tendresse qu'on a supposée, mais il voulait le faire avec une sage prudence, car il savait que l'Angleterre avait sous voiles cent navires, quand lui-même n'en avait guère que la moitié. Le mariage de Mademoi-

selle d'Aumale l'avait obligé de mettre une partie de ses forces navales au service de cette affaire, à laquelle il était tenu par un traité antérieur à 1666, ainsi que nous l'avons déjà dit et répété; il n'avait donc pu envoyer avant le commencement de juin M. de Beaufort au Pas-de-Calais ou ailleurs mener le contingent naval de la France au secours des Hollandais. Les combats de juin avaient lieu que M. de Beaufort était retenu sur la côte d'Espagne. La contrariété des vents, les calmes, le lourd convoi de navires marchands qu'il traînait après lui, le retardèrent dans son chemin en revenant de Lisbonne, d'où il partit le 29 juillet. N'oublions pas que la Reine de Portugal n'arriva dans sa capitale que le 2 août; que Du Quesne put trouver la flotte de M. de Beaufort à Belle-Isle le 15 septembre seulement, et que, par conséquent, il fut impossible à l'armée française de se pouvoir joindre aux Hollandais avant le combat du 4 août.

M. de Beaufort put-il jamais montrer son pavillon à côté de celui de M. de Ruyter? C'est ce que nous examinerons. Mais avant, disons ce qui se passa en Hollande quand l'Amiral-Général, vaincu, triste, malade, fut revenu au port[1]. Les États (11 août) le remercièrent en le félicitant de sa conduite exemplaire pendant la bataille. M. de Ruyter se plaignit amèrement de M. Tromp, qui, pour se justifier, écrivit une lettre où perçait l'aigreur et où se laissait deviner le mauvais sentiment dont il était animé contre son général. Les États, jugeant que MM. Tromp et de Ruyter ne pouvaient plus servir ensemble, révoqua M. Tromp et lui retira sa commission de Lieutenant-Amiral. Louis XIV voulut témoigner au brave M. de Ruyter l'estime qu'il faisait de sa personne, et donner en même temps à la Hollande une marque de son intérêt; il envoya à M. d'Estrades, pour les remettre à l'Amiral-Général, le collier de l'ordre de Saint-Michel et une lourde chaîne d'or, à laquelle pendait un portrait de Louis XIV entouré d'un triple rang de diamants. Le 29 août, M. d'Estrades remit à M. de Ruyter ces deux bijoux avec une lettre du Roi. Les États punirent quelques officiers qui avaient mal fait leur devoir dans la journée du 4 août, et M. de Ruyter, à peine guéri de la fièvre et remis de ses fatigues morales et corporelles, prépara un nouvel armement.

[1] « L'Amiral-Général, par le conseil de ses médecins, s'est fait porter en sa maison, à Amsterdam, pour y recouvrer la santé. » (*Gazette de France*, Rubrique de la Haye, 7 septembre 1666.)



XXXV.

M. le comte d'Estrades écrivait de la Haye, le 8 août 1666 :

« ... Vous verrez, Monsieur, par la dépêche du Roi » (c'est-à-dire que j'adresse au Roi) « ce qui s'est passé dans ce dernier combat, où les États ont perdu de braves officiers et fort expérimentés. Leur flotte ne sauroit être raccommodée d'un mois, ce qui m'oblige de dépêcher exprès ce gentilhomme pour en donner avis au Roi, afin qu'il puisse donner de bonne heure ses ordres à sa flotte du lieu où Sa Majesté désire *qu'elle reste,* afin de donner temps à celle des États de se raccommoder... »

L'idée de la jonction n'était donc pas abandonnée, et M. d'Estrades, qui s'était concerté avec M. de Witt, engageait le Roi à retenir dans un de ses ports l'armée de M. le duc de Beaufort jusqu'au moment où les Hollandais reprendraient la mer. Si le Roi jouait une comédie, M. d'Estrades n'y avait pas le rôle de confident; et comment supposer que le Roi se cachait de son ambassadeur, qu'il le trompait, en même temps qu'il trompait M. de Beaufort et tout le monde? Continuons à interroger les documents. Le 18 juin 1666, le Roi écrit au duc de Beaufort :

« Mon cousin, la grande victoire que la flotte des États des Provinces-Unies a remportée sur celle d'Angleterre étant d'une grande considération dans l'état présumé des affaires, je vous en envoie la relation. *Le seul regret que j'ai dans cette conjecture si favorable et si avantageuse, est que mon armée navale sous vos ordres n'ait point eu de part à cette action.* Je veux espérer que cette campagne ne se passera pas que vous ne trouviez occasion de donner des marques de votre valeur et de votre expérience. Cependant mon intention est qu'*aussitôt que vous serez arrivé aux rades de la Rochelle ou de Belle-Isle, vous en partiez pour rentrer dans la Manche et vous joindre à la flotte des États, en quelque lieu qu'elle soit, pour agir de concert avec le Lieutenant-Amiral de Ruyter* et les principaux officiers de ladite flotte. » (Arch. de la Marine, vol. 3, fol. 143.)

Le 12 juillet, M. de Beaufort était, on s'en souvient, dans les eaux du Tage, attendant Du Quesne; le Roi lui écrivait pour lui dire que l'armée navale des États était à l'embouchure de la Tamise pour combattre celle d'Angleterre, *et qu'il eût à entrer sans retardement dans la Manche et de s'avancer jusqu'au Pas-de-Calais pour joindre son armée à celle des États*[1]. (Mêmes Archives, même vol.)

[1] Le 2 septembre, le Roi écrivit au duc de Beaufort que « la contestation qui étoit entre le sieur d'Alméras et le sieur de Fricambault, pour raison de l'exercice de leur

Le duc de Beaufort écrivait, le 25 août, de la rade de la Palisse :

« Sire, après avoir eu plusieurs embarras dont le vent contraire a été le plus considérable, je suis arrivé aux rades de la Rochelle avec les vaisseaux de Votre Majesté, auxquels je vais incessamment faire prendre des vivres et réparer quelques désordres que quatre mois de navigation ont produits, pouvant assurer à Votre Majesté qu'elle peut compter que je suis déjà prêt à obéir à tout ce qui lui plaira de me commander. Tous vos officiers, Sire, ont un extrême désir de se trouver en état de montrer la passion qu'ils ont pour l'honneur de son service et la gloire de ses armes... Si les Hollandois veulent ressortir, il y aura encore assez de temps pour en venir à une troisième rencontre... Je n'ai point trouvé l'escadre de Ponant, et j'ai été contraint par le défaut des vivres à ne la point attendre à Lisbonne. PLUT A DIEU QUE LA REINE DE PORTUGAL, QUOIQUE MA NIÈCE, N'EUT JAMAIS ÉTÉ TELLE ; mais il faut se taire de ces sentiments qui m'ont échappé malgré moi, demandant pardon de les avoir découverts ici... » (Affaires étrangères.)

Le Roi répondit au duc, le 31 août, et la réponse de Louis XIV, calme, politique, mesurée, a inspiré à M. Eugène Süe (*Histoire de la Marine*, t. 1er, p. 376) la phrase que voici : « Cette réponse contraste singulièrement avec le ton bravache et matamore du duc, » qui croyait naïvement que Louis XIV voulait opérer la réunion des » flottes. » Il n'y a rien du bravache, du matamore et du naïf dans la lettre de M. de Beaufort. Le duc était brave et l'avait montré dans la guerre civile et à Gigeri ; il regrettait de n'en être pas venu aux mains avec les Anglais, comme l'avait voulu Louis XIV, et se rendait garant auprès du Roi de l'ardeur et du zèle de tous les officiers de la flotte. Quoi de plus simple et de plus naturel? Le Roi écrivait :

« Mon cousin, il y avoit si longtemps que j'attendois avec impatience votre arrivée et celle de ma flotte à la Rochelle, que vous ne devez pas douter que je n'aie reçu avec bien de la joie la nouvelle que m'en a apporté de votre part le sieur d'Estevalle... J'ai non-seulement dépêché un courrier exprès en toute diligence en Hollande pour donner aux États la même nouvelle de votre arrivée ; mais j'ai chargé le sieur d'Estrades, mon Ambassadeur, et le sieur de Bellefonds, mon maître d'hôtel, que j'y avois envoyé exprès quelques jours auparavant, d'examiner avec les États *de quelle meilleure manière on pourra faire la jonction* de nos deux flottes, et dès que ledit sieur de Bellefonds sera de retour, je l'enverrai auprès de vous pour vous informer de tous les concerts qui auront été

charge de Chef d'escadre, ayant cessé par la mort de ce dernier », il avait à faire servir M. d'Alméras comme Chef d'escadre et à le faire reconnaître en cette qualité par toute la flotte.

pris pour cela avec les États. Mais comme la flotte d'Angleterre est à présent en Irlande et celle des États au Texel, il y a apparence que celle-ci prendra la résolution d'entrer dans la Manche et de venir au-devant de ma flotte, ou au moins que si elle n'étoit pas tout entière en état de sortir si promptement, les États envoient le plus grand nombre qu'ils pourront de leurs vaisseaux au-devant de mon armée, de sorte que quelque parti qu'ils prennent, vous voyez qu'*il est nécessaire de tenir mon armée en état de partir au premier ordre que vous recevrez, et même, en attendant ledit ordre,* je désire que vous examiniez avec grand soin, *si vous ne pourriez pas avancer mon armée jusqu'à Belle-Isle ou à l'île d'Ouessant, où il seroit plus avantageux qu'elle fût, surtout à cette dernière, parce qu'elle serait plus prête de se joindre aux vaisseaux hollandois, si on apprenoit qu'ils fussent partis.* »

Y a-t-il en ceci l'apparence d'un pas rétrograde ou seulement d'une hésitation et d'un temps d'arrêt? Le Roi veut que son armée navale se porte, sans attendre de nouveaux ordres, vers l'île d'Ouessant, plus rapprochée que Belle-Isle des Hollandais qui doivent entrer dans la Manche. Mais si grande que soit sa confiance dans le duc de Beaufort, il ne veut pas laisser à son expérience, encore un peu nouvelle, le soin de décider comment s'opérera la jonction. Il veut que la prudence domine où pourrait agir la témérité :

« Cependant, ajoute M. de Lyonne, qui tient la plume pour le Roi, comme il n'y a rien de plus important que de tenir mon armée en sûreté, soit contre les gros temps qui peuvent survenir, soit contre toute l'armée angloise, si elle venoit à lui tomber sur les bras avant la jonction, ou même d'établir des postes où mes vaisseaux se pussent mettre, et être plus en état de se joindre aux Hollandois et pour faire plus commodément les radoubs et des armements, je désire que vous examiniez aussi cette matière avec toute la circonspection possible, et que vous entendiez sur cela les plus anciens capitaines et les plus experts pilotes de l'armée, des îles et de la province de Bretagne, sur quoi, après que j'aurai reçu les sentiments du sieur Du Quesne et des autres officiers de l'escadre qui est allée en Portugal, je prendrai ma dernière résolution avec plus de fondement. Je vous dirai seulement, par avance, qu'il me semble que mon armée sera mieux postée à Brest que dans la rivière de Charente. » (Archives des affaires étrangères.)

Voilà le passage de la dépêche du 31 août que l'historien romancier, adversaire déclaré de Louis XIV, critique en le soulignant et accompagne de cette phrase :

« Cette lettre n'a pas besoin de commentaire : Louis XIV sait que les flottes anglaise et hollandaise peuvent en venir à un troisième

combat, et il ordonne à M. de Beaufort de suspendre sa jonction et d'attendre ses dernières résolutions, qu'il ne peut prendre qu'après les consultations de Du Quesne et autres officiers, ce qui devait entraîner des délais considérables. »

L'esprit de dénigrement ne saurait aller plus loin. M. Süe était intelligent et savait lire ; mais il écrivait un roman historique adressé aux gens du monde, étrangers aux choses de la marine, et il concluait magistralement, sachant bien que ses lecteurs ne lui contesteraient pas ses conclusions. Nous sommes moins facile à convaincre, et nous nous permettons de commenter cette lettre, qui « n'a pas besoin de commentaires », en effet, comme le dit M. Eugène Süe dans un sens opposé au nôtre. Louis XIV entend que son armée navale soit en sûreté contre les tempêtes aussi bien que contre l'attaque de *toute* l'armée anglaise. Il pense aux stations où pourra se tenir M. de Beaufort, pour « être plus en état de se joindre aux Hollandais », et sur ce point, il recommande à l'Amiral, qui connaît peu les ports du Ponant, de consulter les officiers pratiques de ces lieux. Cette enquête à laquelle présidera le duc de Beaufort entraînera-t-elle « des délais considérables » ? Point. L'escadre du Ponant n'est pas encore de retour de Lisbonne; mais si Du Quesne manque à la réunion que provoquera l'Amiral, MM. Paul et de Martel sont là et avec eux tous les capitaines de l'armée. On se passera de Du Quesne, on s'assemblera, on discutera, on dressera un procès-verbal, et M. de Beaufort enverra au Roi le résultat de la conférence. Un jour suffira à cette affaire, qui ne causera point de longs délais. Une lettre du duc de Beaufort, que n'a pas connue M. Eugène Süe ou qu'il lui a plu de négliger, lettre datée de la rade de la Palisse, le 6 septembre 1666, contient le passage que voici :

« Je tins hier un conseil, suivant que Sa Majesté me l'a ordonné, et M. de Terron eut la bonté d'y venir et d'y amener tous les plus experts de ce pays-ci. Je désirais que M. de Navaille en fût aussi, mais il se trouva absent. Afin de ne rien omettre en une affaire si importante, j'y pris les avis de tous les officiers en général jusqu'aux plus jeunes, pour commencer à les former à parler de leur métier; puis m'étant enfermé avec les principaux de notre armée, j'ai traité la matière de la sûreté des navires qui ne m'avoit pas paru bonne à agiter devant tout le monde. Il fut résolu d'un commun accord que nous irions mouiller incessamment dans la rade de Brest, qu'on avertiroit M. Du Quesne de s'y rendre, et que l'endroit pour prendre les troupes dans la Manche ne se pourroit mieux choisir qu'à la rade de Dieppe, toutes les autres étant trop proches des en-



nemis et du reste peu sûres... M. le chevalier de Clerville a tout vu et tout entendu. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Le reproche adressé à la lettre du Roi par M. Eugène Süe a sa réponse dans ces lignes de la dépêche de M. de Beaufort. La lettre critiquée est sagement prudente. Si Louis XIV veut que sa flotte rejoigne au plus tôt celle des Hollandais, il veut aussi qu'elle ne soit pas mise au hasard des vents et d'un combat inégal. Il prend ses précautions; il espère que les Hollandais viendront au Pas-de-Calais tendre la main à M. de Beaufort, qui appareillera de Brest. Il ne veut point d'une action brillante qui serait téméraire. Comme il rêve dans un avenir prochain la création d'une puissante armée navale, et voit combien de temps et d'argent ont coûté les cinquante vaisseaux qui, depuis sa minorité, ont été réunis avec tant de peine, il ne veut pas, sans une nécessité puissante, sacrifier ce corps qu'il prétend faire grandir pour le rendre un jour redoutable. Les mesures qu'il prend sont conservatrices et non point lâches ou machiavéliques.

Mais continuons. M. d'Estrades a écrit de Rotterdam, à la date du 1er septembre 1666 :

« J'envoie un exprès à M. de Witt pour le presser de faire partir la flotte des États pour la Manche, sur l'avis qui est ici que les Anglois ont quitté le côté du Nord; *il ne faudra pas, s'il vous plaît, Monsieur, que la flotte du Roi parte, que celle des États ne soit dans la Manche;* NOUS EN SOMMES CONVENUS AINSI AVEC LES DÉPUTÉS, *et que l'Amiral de Ruyter enverroit une galiote à Calais donner avis qu'il est avec sa flotte sur ces côtes.* »

Ceci est clair : La France presse les Hollandais de prendre la mer ; la Hollande recommande à la France de ne pas la devancer dans la Manche et de n'y entrer que lorsque M. Michel de Ruyter aura averti Calais qu'il est sur les côtes de Picardie; M. de Witt et M. d'Estrades sont convenus de cela, et M. Van Beuningen en a été certainement averti par « ses maîtres », comme disent les documents.

De la Rochelle, le 9 septembre, M. de Terron écrivait à M. Colbert :

« M. l'Amiral qui s'est embarqué aujourd'hui après midi fera tout ce qui lui sera possible pour mettre cette nuit à la voile, et il seroit présentement dans l'embouchure du pertuis d'Antioche, si le vent ne lui avoit manqué ce matin. Il y a encore à dire sur son départ qu'une partie de ses vaisseaux n'ont pas toute leur eau. Messieurs les capitaines qui sont accou-

tumés aux mers du Levant ne savent pas encore prendre leurs mesures en ce pays-ci. »

Ce n'était pas la faute du Roi assurément, ni celle de M. de Beaufort, ni celle de M. Colbert. M. de Terron ajoutait :

« M. l'Amiral m'a paru fort content de ce que les Hollandois étoient en disposition de venir au-devant de lui. Il ne lui manque que l'escadre du Ponant qui lui est de grande considération par la qualité des vaisseaux et le mérite des officiers. Nous avons en ces jours derniers *un franc nord-est qui étoit fort contraire à cette escadre.* »

On voit que M. de Beaufort se hâtait autant que les circonstances le lui permettaient. Du Quesne n'arrivait pas, et l'Amiral gémissait d'un retard qu'il ne pouvait cependant imputer à un officier plein d'ardeur et habile entre les habiles. Cependant il se redisait sans cesse ce qu'il avait écrit à M. Colbert, le 2 septembre :

« Il ne faut songer présentement qu'à donner lieu à nos alliés de ne se pas plaindre de nous *avec justice,* comme *en apparence il semble* qu'ils en aient sujet. La seule chose à mon sens qui les peut contenter et être en même temps honorable et utile à la réputation de mon maître seroit de les aider tout le reste du beau temps et tout l'hiver avec un nombre considérable de navires armés. »

M. Janot écrivait de Middelbourg, le 7 septembre, que la flotte des États n'avait pu sortir que le 5 au matin, parce que le vent avait été contraire. « Elle étoit de soixante-seize bons vaisseaux de guerre, et depuis on m'assure, dit M. Janot, qu'il s'y en est joint cinq autres. Il en est encore demeuré quelques-uns qu'on n'a pas jugés en assez bon état. » M. d'Estrades disait de son côté : « La flotte des États sortit le 4ᵉ de ce mois pour observer celle d'Angleterre et attendre la jonction ; mais il y a à craindre que les Anglois ne viennent la chercher pour la combattre avant que celle du Roi l'aye pu joindre. »

M. de Beaufort adressait, le 9 septembre 1666, une lettre à M. Colbert, il y disait :

« J'ay trouvé ici des longueurs plus grandes de beaucoup que je ne croyois à faire de l'eau et à transporter tout de la Charente à nos rades, le vent et la marée étant maîtres de ces choses. Néanmoins, je mets à la voile présentement et m'en vais droit à Brest; le vent est bon pour M. Du Quesne, je veux espérer que nous l'y trouverons ou qu'il y sera bientôt. C'est la chose du monde que je souhaite le plus présentement et *ensuite la jonction des Hollandois.* » (Bibl. Nat., Ms.)

D'une lettre de Calais (12 septembre 1666), extrayons ce passage :

« Vous saurez que la flotte hollandoise parut à neuf heures venant du Nord *à petites voiles,* droit à notre rade, et a poursuivi sa route vers Boulogne *doucement,* vers les onze heures ou midi... Ayant eu connaissance que toute l'armée angloise venoit à eux à toutes voiles, ils ont mis le feu à quelque poudre pour en donner le signal sans se hâter ni aller plus vite. Les Hollandois sont en tout environ cent vingt voiles, dont il peut y avoir quatre-vingt-dix combattants. Les Anglois sont environ quatre-vingts en tout, dont environ soixante-cinq combattants. L'on ne sait que juger de cette route » (des Hollandois), « vu que, puisqu'ils vont au-devant de M. de Beaufort, ils devroient pousser plus vite qu'ils ne font, car le vent leur est très-favorable... Présentement arrive nouvelle que les Hollandois n'ont point passé la rade Saint-Jean proche de Boulogne et que le grand vent d'amont qu'il a fait et qu'il fait encore a obligé les Anglois à se retirer vers leurs côtes. » (Bibl. Nat., Lettres à Colbert.)

Une lettre de Dieppe, datée du 13 septembre, annonçait à M. Colbert que le maître d'une barque, nommée le *Postillon*, avait passé la nuit, de samedi à dimanche, à travers l'armée hollandaise, à l'ancre entre Boulogne et Étaples.

Le Roi avait envoyé par le sieur Ballon, courrier de M. Colbert, l'ordre à M. de Beaufort de hâter sa jonction avee M. de Ruyter. Cet ordre était arrivé à M. de Terron le 12 septembre, et l'Intendant général était parti immédiatement de Tonnay-Charente sur un bâtiment léger pour aller trouver l'armée navale, qui était à la voile hors du pertuis d'Antioche. M. de Beaufort lut la lettre de Sa Majesté, et demanda à M. de Terron son « sentiment sur ce qui regardoit sa » jonction avec l'armée de Hollande ». L'Intendant lui conseilla de « ne point toucher à Brest », mais « d'aller droit dans la Manche ». L'Amiral répondit que c'était « aussi son avis et qu'il l'allait suivre ». M. de Terron en rendant compte à M. Colbert de cet entretien, avouait que « quelques mesures mal prises avaient pu retarder de cinq ou six jours le départ des vaisseaux; mais, disait-il, si l'armée était partie plus tôt, elle auroit été à Brest, chose doublement fâcheuse, parce que les vents pour la sortie sont toujours incertains, et que « toutes les fois qu'une armée approchera de terre, *il y aura au moins dix ou douze jours de temps à perdre sur des prétextes qui paraissent spécieux et dont on ne parle point quand on est à la mer.* » Ce qui était vrai en 1666 l'a toujours été depuis. M. de Terron ajoutait :

« M. de Beaufort m'a chargé de vous écrire qu'il enveroit une fré-

gate à MM. de l'armée de Hollande pour leur donner avis de son entrée dans la Manche *et les inviter de s'avancer vers lui le plus qu'ils pourront, pour mieux assurer sa jonction*. Si MM. de Hollande pouvoient prendre ce parti-là, je cray (*sic*) qu'il seroit bien à propos et qu'il conviendroit fort aux intérêts des uns et des autres. »

Assurément, il n'y a rien dans l'action de M. de Beaufort qui sente l'intention d'ajourner la jonction ou de la faire manquer. L'ordre du Roi est de se hâter; cet ordre, l'Amiral l'a prévu en quittant la Rochelle, sans avoir de nouvelles de l'escadre qui revient de Portugal, et dont le retard inspire à M. de Terron cette réflexion :

« L'on n'a pas manqué d'envoyer au-devant de l'escadre du Ponant... Pour ce qui est de son retardement, on ne sait plus qu'en dire. La vérité est que depuis assez longtemps nous avions toujours eu les vents d'amont » (des parties du Nord), « qui lui sont contraires; depuis sept ou huit jours seulement, ils ont varié et tenu de l'Ouest; mais enfin, c'est bien du temps que deux mois et demy! Je ne puis croire que M. Du Quesne ait pu avoir beaucoup de complaisance pour personne » (c'est-à-dire ait consenti à rester longtemps à Lisbonne pour être agréable à ses illustres passagers, MM. de Laon, de Nauve et de Ruvigny), « *ayant si bien expliqué les intentions du Roi*, en présence de MM. de Laon, de Navailles et de Ruvigny. S'il a manqué, il faut qu'il ait été circonvenu par des raisonnements apparents, à quoi on se laisse quelquefois surprendre quand on est éloigné. »

Les « intentions du Roi », bien expliquées à Du Quesne, étaient donc que l'escadre du Ponant revînt le plus promptement possible de Lisbonne. Aucun ordre mystérieux n'avait été envoyé au chef de cette escadre de perdre du temps et de faire petite route. Du Quesne, dont nous connaissons le caractère très-peu facile à convaincre, ne put être circonvenu par personne. D'ailleurs, lequel des personnages qu'il devait ramener en France aurait osé insister pour lui faire manquer aux ordres du Roi que tous connaissaient? Autre chose encore; Du Quesne devait avoir hâte de débarquer M. de Ruvigny, dont la position dans l'escadre lui portait singulièrement ombrage. La conviction qui nous est acquise par l'étude que nous avons faite du marin, du soldat dont il est question, nous fournira un argument sérieux dans la défense de Du Quesne. Il aime la gloire, il cherche les occasions qui pourront le porter plus avant dans l'estime du Roi; il ne fera donc rien contre sa passion, contre son devoir, contre son intérêt; s'il tarde, c'est qu'il ne peut avancer plus vite. Oh! qu'il doit être impatient de voir ses dix vaisseaux prendre leur place dans la flotte de M. de Beaufort! Comme il voudrait nous

ser ces navires si tardifs et changer les vents qui les arrêtent! Qu'il doit être malheureux, et quels bons jurons normands doivent s'échapper de sa bouche! Il ne doit pas faire bon sur le *Vendôme* pour qui n'est pas le Lieutenant Général de Ruvigny, l'Évêque de Laon ou le conseiller du Parlement, M. de Nauve[1]!

Écoutons maintenant M. Lefèvre d'Ormesson; sous la date du 19 septembre, il dit :

« Je fus chez M. d'Aligre; j'appris que le Roi étoit fort en peine de l'armée de M. de Beaufort, parce que les Hollandois n'avaient pas voulu s'avancer au delà de Boulogne, et disoient que, s'ils alloient plus avant, n'ayant point de port de retraite et qu'il leur arrivât quelque disgrâce, ils seroient perdus sans ressources. On croyoit que c'étoit par intelligence, et qu'ils seroient bien aises que M. de Beaufort fût battu, et que c'étoit une marque qu'ils vouloient s'accommoder » (avec l'Angleterre) « sans la France. »

M. d'Ormesson, qui recueillait les bruits de ville, comme faisait de son côté l'auteur de la *Vie de de Ruyter,* nous donne ici l'envers de la nouvelle qui courait en Hollande. A La Haye, on prétendait que la France voulait laisser les Anglais et les Hollandais s'entre-détruire et assister de loin à leurs combats; à Paris; que la Hollande voulait voir les Anglais battre les Français, afin de faire sa paix avec l'Angleterre sans le Roi de France. Injustice des deux côtés, prévention fâcheuse, mais qui se conçoit de la part de gens désappointés. Les Hollandais manquaient de ports de refuge et ne voulaient pas se compromettre en s'avançant dans la Manche; les Français avaient été empêchés de se joindre aux Hollandais avant et depuis les batailles de juin et d'août; ils s'accusaient mutuellement : rien n'est plus simple, et avec un peu plus de modération les historiens auraient compris cela. L'esprit de parti gâte tout[2]. Mais suivons M. d'Ormesson dans ses récits des nouvelles reçues à la Cour et arrivées de Saint-Germain à la ville :

« Le samedi 26 septembre 1666, je fus chez M. d'Aligre; il nous dit

[1] Du Quesne, aux ordres de M. de Ruvigny, ne put partir que le 13 ou 14 août, les personnes qu'il devait ramener en France ayant dû assister à l'entrée officielle de la Reine à Lisbonne, entrée qui n'eut lieu que le 12. Les vents et la mer ne le contrarièrent pas moins à son retour qu'ils ne l'avaient fait dans son voyage de la Rochelle au Tage.

[2] De deux choses l'une : M. Süe connut ou ne connut pas toutes les lettres que nous citons ici; s'il les connut, il voulut ne pas en tenir compte; s'il ne les connut pas, il devait les chercher. Il lui était facile de les trouver à la Bibliothèque Royale parmi les lettres adressées à M. Colbert.



que M. de La Feuillade revenoit de l'armée de Hollande et avoit dit qu'elle s'étoit retirée dans ses ports sans avoir voulu attendre M. de Beaufort, et que le Roi avoit demandé à M. de Beaufort *de joindre les Hollandois* et de se retirer au Texel, n'ayant pas de sûreté pour lui d'attendre à la rade de Dieppe les Anglois. Et il fut remarqué que depuis Brest jusques à Dunkerque la France n'avoit pas un port pour retirer un grand vaisseau. »

La remarque était juste, et depuis deux siècles qu'elle fut faite, les choses n'ont point changé. La création de ports de refuge, toujours réclamée, toujours mise à l'étude par les gouvernements qui se sont succédé, fut toujours ajournée. Cette question, d'un très-grand intérêt, sera-t-elle jamais résolue dans le sens de la mise à exécution? On en peut douter. Il faudrait assurément de grandes sommes pour la construction, fût-ce d'un seul port, et où les prendre? La construction des navires revêtus d'épais blindages, qu'il faudra continuer tant que les autres nations seront assez folles pour se ruiner à cette œuvre inutile de la lutte entre la cuirasse et le boulet qui doit la percer, ajournera l'œuvre si importante de l'établissement des refuges désirés.

Au moment où se répandait à Paris la nouvelle recueillie par M. d'Ormesson, on apprenait qu'un incendie effroyable avait dévoré une moitié de la ville de Londres. Cet événement inspira à M. d'Ormesson les réflexions suivantes :

« Je crois que cet incendie a sauvé M. de Beaufort, et que sans doute l'armée » (anglaise) « avoit eu ordre de ne point combattre, pour ne rien hasarder dans cette conjoncture. Depuis, M. de Beaufort, arrivé à la rade de Dieppe, n'ayant point trouvé les Hollandois, par l'avis de M. le marquis de Créquy, prit le parti de retourner aussitôt à Brest, n'étant pas en état de se défendre contre les Anglois; ce qui a si bien réussi que, par un bonheur extraordinaire, les Anglois qui étoient à l'île de Wight n'ayant pu sortir à cause du vent contraire pour attaquer M. de Beaufort, aussitôt le vent cessé, s'étoient mis à la voile, et croyant rencontrer M. de Beaufort au Pas de Calais avoient pris leur route le long de leur côte comme la plus courte, et pendant ce temps M. de Beaufort, qui retournoit à Brest le long des côtes de France, avoit passé sans être vu des Anglois, et ainsi avoit évité le combat. Un seul vaisseau tomba dans l'armée, qui fut pris. Je sais cette nouvelle de M. de Villeroy. » (Maréchal de France, en ce moment le président du Conseil des Finances. On verra tout à l'heure qu'il y eut un combat entre quelques vaisseaux des deux nations.)

Voyons maintenant ce qui se passait à bord du Vaisseau Amiral

français. Voici un ordre du duc de Beaufort qui va nous l'apprendre ; il est du 24 septembre et daté de Dieppe :

« Nous ordonnons aux vaisseaux du Roi qui viennent derrière l'armée, étant arrivés à Dieppe, de ne point partir qu'ils n'aient un vent frais et fort, et, cela étant, de se rendre incessamment à Calais, et, n'y rencontrant point les armées de France et de Hollande, ils passeront droit en Zélande, où nous nous en allons sans nous arrêter à joindre les Hollandois, doutant qu'ils aient pu rester ni dans les bancs d'Ostende ni dans ceux de Dunkerque, du vent qu'il fait présentement. Ce qui nous fait résoudre de passer jusqu'en Zélande a été aussi pour nous parer des tourmentes de la mer et pour ne nous pas commettre à toutes les forces des Anglois. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

Ceci ne laisse pas de doutes. Le duc de Beaufort allait passer en Zélande; il ne lui manquait pour faire son atterrissage que des pilotes, et il écrivait à M. de Montigny, commandant de Dieppe, « de faire prendre incessamment, soit de gré, soit de force, tous les » pilotes qui sont sur les lieux et qui ont quelque connoissance de la » Manche et de la Hollande, jusques aux lamaneurs qui ont accou- » tumé de naviguer en Zélande, et de les envoyer à bord sur l'heure, » d'autant, disoit l'Amiral, que nous n'avons pas loisir d'attendre, » voulant nous servir du beau temps pour aller joindre les Hollan- » dois quelque part qu'ils soient, jusque dans leur pays même. »

Les vaisseaux qui étaient restés en arrière de l'armée étaient le *Vendôme*, le *Dragon*, le *Mazarin*, le *Mercœur*, le *César*, le *Rubis*, le *Bourbon*, la *Ville de Rouen* et six autres qui naviguaient ensemble pour rejoindre M. de Beaufort. On sait que le *César*, commandé par M. d'Aplemont, retourna à la Rochelle ne pouvant suivre les autres navires. Quant au reste, on les vit, le 23 septembre, un peu en deçà de l'île de Wight. (Lettre du duc de Saint-Aignan, Havre, mardi 24 septembre 1666.)

Pendant que M. de Beaufort prenait toutes ses mesures pour aller en Zélande, le Roi donnait à M. de Villequier, capitaine de ses gardes [1], une instruction de laquelle nous détachons les passages suivants :

« Le sieur de Villequier étant bien informé de ce qui s'est passé entre les flottes Angloise et Hollandoise, à la rade de Saint-Jean près Boulogne,

[1] Louis-Marie-Victor d'Aumont, marquis de Villequier, fils d'Antoine d'Aumont-Rochebaron, Maréchal de France, et de Catherine Scarron de Vavres. (Voyez notre *Dictionnaire critique*.)

après avoir passé toutes les deux le Pas de Calais, et que l'armée Angloise s'étant retirée s'est portée aux rades de l'île de Wight pour empêcher la jonction de l'armée de Sa Majesté avec celle des États, celle-ci s'est retirée vers la Zélande et tient à présent la mer entre Nortforland et Dunkerque ; il ne reste qu'à lui dire que ladite armée de Sa Majesté ayant un ordre de passer dans la Manche pour faire la jonction avec celle desdits États, n'a pu recevoir assez à temps les avis de la retraite de celle-ci et du poste pris par celle d'Angleterre; en sorte qu'*ayant exécuté ses premiers ordres et continué sa route,* Sa Majesté a eu avis qu'elle avoit passé devant le Havre de Grâce, hier matin, 23 de ce mois; et comme elle court un risque presque certain de rencontrer l'armée d'Angleterre avant qu'elle puisse passer le Pas de Calais pour aller joindre l'armée Hollandoise, Sa Majesté a estimé nécessaire d'envoyer l'un des principaux officiers de sa maison vers le sieur de Ruyter, pour lui faire connoître l'état auquel est l'armée de Sa Majesté, la diligence qu'elle a faite pour se rendre en lieu commode pour faire la jonction suivant les instances pressantes de ses maîtres » (des États), « le risque qu'elle a déjà couru de rencontrer l'armée Angloise, lorsqu'elle a passé à la vue de l'île de Wight, et celui auquel elle est perpétuellement exposée en continuant sa route dans une mer si étroite, et étant en vue d'une armée deux fois plus forte qu'elle n'est, eu égard et au nombre des vaisseaux et à leur force... Sa Majesté désire qu'il se presse de s'avancer au Pas de Calais et de là à la rade de Saint-Jean et même plus avant s'il est nécessaire pour faire ladite jonction... Au cas que ledit sieur de Ruyter soit encore malade sur son vaisseau, et que sa maladie soit telle qu'il ne puisse agir, ledit sieur de Villequier s'adressera à celui des officiers qui aura la principale autorité sous lui... » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 67; Archives de la Marine, vol. Campagnes, 1666.)

Au même temps que partait pour la Hollande le capitaine des gardes du Roi, Louis XIV écrivait à M. de Beaufort, à Dieppe :

« ... J'ai résolu de vous dépêcher ce courrier exprès pour vous dire que mon intention est, aussitôt que vous l'aurez reçu, qu'en quelque état que vous soyez, soit que vous n'ayez encore embarqué aucune des troupes de ma maison ou que vous n'en ayez embarqué qu'une partie [1], pourvu que le temps le permette, vous mettiez à la voile et *alliez joindre l'armée Hol-*

[1] M. de Louvois avait écrit de Vincennes, le 8 septembre, au duc de Beaufort : « Au même temps que le Roi a résolu de fortifier les équipages des vaisseaux de son armée navale de six cents hommes détachés de sa gendarmerie, Sa Majesté a choisi le nombre d'hommes qui devra monter sur chaque navire et le corps dont il sera tiré. » (Archives de la Guerre, vol. 203, p. 106.)

Si la France ne devait pas combattre les Anglais, pourquoi le Roi ajoutait-il à la force des équipages de sa flotte? Chaque pas que nous faisons, chaque document que nous pouvons alléguer nous conduit à cette vérité, que Louis XIV n'avait aucune entente secrète avec le Roi Charles II et qu'il était le loyal allié de la Hollande.



landoise, que le sieur Van Beuningen dit être encore entre Nortvoorland et Dunkerque et avoir ordre d'y demeurer » (elle en étoit partie déjà), « et en cas que vous ne l'y trouviez pas, mon intention est que vous vous rendiez sur les côtes de Zélande pour y mettre mon armée en sûreté, jusqu'à ce qu'elle puisse se joindre à celle des États par les moyens que vous concerterez avec le sieur comte d'Estrades... » (Archives de la Marine, Campagnes, fol. 184.)

M. de Beaufort avait devancé les ordres du Roi, par sa résolution de passer de la côte de Flandre dans les eaux de la Zélande. L'escadre de Du Quesne avait enfin rallié le Pavillon Amiral, et le Roi écrivait à M. d'Estrades, le même jour, 24 de septembre 1666 :

« Je viens de recevoir avis qu'en exécution de mes ordres, ma flotte, renforcée des dix grands vaisseaux et cinq brûlots qui ont fait le voyage de Portugal, est entrée dans la Manche et a passé hier (23), à quatre heures du matin, devant le Havre de Grâce... »

Le reste de la lettre répète la partie de l'instruction donnée à M. de Villequier et charge M. d'Estrades de pousser les États à donner ordre à M. de Ruyter de s'avancer au-devant de l'armée française ; elle ajoute :

« Vous pourrez bien faire connoître auxdits États la sincérité avec laquelle j'agis dans une affaire si importante et si délicate, puisque, nonobstant l'entrée de la flotte angloise dans la Manche et la retraite de la leur, je n'ai pas laissé de faire passer la mienne à la vue de l'Angloise pour la jonction qu'ils ont tant désirée et qui est si nécessaire pendant le reste de la campagne. »

Deux jours après cette lettre écrite, le Roi avertissait M. d'Estrades que M. de Beaufort, étant arrivé à Dieppe dans la nuit du 23 au 24 septembre, et ayant mouillé sur la rade de cette ville pour attendre « trois ou quatre vaisseaux qui étaient demeurés derrière », avait reçu un *duplicata* des ordres de Sa Majesté à propos 1° de la sortie des Hollandais de la Manche et de leur retraite en Zélande; 2° de la maladie de « M. de Ruyter et d'une partie considérable des officiers et équipages de son armée » ; qu'il avait assemblé un conseil des principaux chefs et capitaines de la flotte française, et que l'avis du plus grand nombre avait été qu'il fallait profiter de la faveur pour retourner à Brest, ce que M. de Beaufort avait fait incontinent. M. d'Estrades était chargé, par le Roi, de faire connaître cette nouvelle à M. de Witt. » (Arch. de la Marine, Campagnes, fol. 198.)

Le 26 septembre, Louis XIV rappelait M. de Villequier par une

lettre qui ressemble fort à celle que le Roi adressait à M. d'Estrades. (Arch. de la Marine, Campagnes, fol. 199.) Sa Majesté écrivait à M. de Beaufort de mettre son armée en sûreté à Brest ou ailleurs, en attendant qu'on lui fît savoir la résolution prise avec MM. les États sur ce qu'il y aura à faire pendant le reste de la campagne. » En même temps, ordre est donné à l'Amiral de faire croiser des frégates à l'embouchure de la Manche « pour *faire si bonne guerre aux Anglois entre les Sorlingues et Ouessant qu'ils ne puissent avoir aucune liberté de commerce.* » Est-ce là un témoignage du prétendu accord de la France avec l'Angleterre pour une inaction réciproque? Les frégates auront-elles l'ordre d'éviter les navires marchands naviguant sous pavillon anglais? Nous allons voir tout à l'heure une preuve de cette convention tacite entre les Rois Louis XIV et Charles II! Mais continuons l'analyse des pièces que nous avons recueillies, et que n'ont pas connues ou voulu connaître les historiens contraires au Roi de France, et Voltaire lui-même.

Ce qui prouve que Voltaire n'avait pas vu les dépêches du Roi et les lettres que nous avons citées de M. d'Estrades et de M. de Beaufort, c'est ce qu'il ajoute à son assertion relative à la jonction (Voyez ci-dessus, p. 405, note) : « Tandis que les Anglais et les Hollandais » couvraient l'Océan de près de trois cents gros vaisseaux de guerre, » il (le Roi) n'en avait encore que *quinze ou seize du dernier rang*, » que le duc de Beaufort occupait contre les pirates de la Barbarie; » et lorsque les États Généraux pressèrent Louis XIV de joindre sa » flotte à la leur, il ne se trouva dans le port de Brest qu'un seul » brûlot, qu'on eut honte de faire partir et qu'il fallut pourtant leur » envoyer sur leurs instances réitérées. »

Voltaire ignorait que M. de Beaufort avait passé dans les mers du Ponant avec la flotte du Levant; qui donc l'avait instruit des faits dont il parle avec tant d'assurance?

Nos lecteurs savent à quoi s'en tenir sur le nombre et la force des vaisseaux composant l'armée navale de France (armée de M. de Beaufort, trente et un vaisseaux; escadre de Du Quesne, dix vaisseaux); ils savent quelles circonstances empêchèrent M. de Beaufort d'exécuter les ordres si pressants, si souvent renouvelés pour la jonction avec les Hollandais. Quant à cette affaire du brûlot, voyons les dates. M. Van Beuningen, aux premiers jours d'août, demanda au Roi qu'on donnât aux Hollandais douze brûlots qu'on n'avait pas, car, excepté un qui était dans la fosse de Mardik, ils étaient tous

à la mer avec le duc de Beaufort et avec Du Quesne. L'Ambassadeur des États se rabattit alors sur le brûlot unique ; on hésita à l'envoyer aux Hollandais, parce qu'un tel secours paraissait puéril, mais on le leur envoya cependant. Or, au 5 août 1666, quand M. d'Estrades parlait du chagrin de M. de Witt à propos du refus des douze brûlots, M. de Beaufort n'était pas encore arrivé dans les eaux de la Rochelle, il en était même encore bien loin, et Du Quesne était arrivé depuis quatre jours seulement à Lisbonne, on se le rappellera bien. Les deux phrases de Voltaire sont devenues de ces lieux communs qui courent l'histoire, aussi bien que celle de Gérard Braudt que nous avons rapportée, page 428. Voltaire connaissait assez mal les choses de la marine; chapitre 19 de son *Siècle de Louis XIV,* il dit qu'à la fin de 1749 « la France n'avait plus qu'un *seul* vaisseau de guerre », et les copistes à la suite ont reproduit avec respect cette affirmation du célèbre historien. Sans doute, la France était pauvre en vaisseaux à cette époque des économies mal entendues du Cardinal Fleury, mais au lieu d'un *seul* navire à flot elle en avait *vingt-trois* dont nous avons donné les noms ailleurs, et sur les chantiers, *six* vaisseaux de 50 à 80 canons. (Voir notre *Dictionnaire critique*, p. 75.)

Tout nous semble dit maintenant sur la jonction toujours voulue par le Roi, toujours empêchée par des circonstances indépendantes de M. de Beaufort et de Du Quesne; cependant, avant de terminer ce long examen d'une question qui touche à l'honneur de la France, ajoutons encore quelques preuves à notre démonstration, et citons d'abord les premières lignes d'une lettre écrite à M. Colbert, le 7 octobre 1666, par M. d'Estrades, bien au courant de tous les détails de l'affaire :

« J'apprends, Monsieur, avec une bien grande joie, par votre dé- » pêche du 1er de ce mois, l'heureux retour de la flotte du Roi dans » ses ports en Bretagne. Je serois à présent très-marri que la jonc- » tion se fût faite, les tempêtes étant fort grandes et le vent con- » traire pour repasser la Manche. Je loue Dieu de ce que les choses » se sont passées de la sorte et de ce que *le Roi a donné des preuves* » *de sa sincérité et de sa parole en hasardant sa flotte pour faire la* » *jonction suivant le concert qui en avoit été fait; ce qui fait voir claire-* » *ment la malice de ceux qui avoient publié que tout ce que le Roi pu-* » *blioit sur l'envoi de sa flotte n'étoit que feinte.* » Ceci fait allusion à certaines lettres de Paris dont le contenu répandu en Hollande avait

armé l'opinion publique contre Louis XIV. Mais le Roi de France ne hasarda-t-il point sa flotte, et quand il écrivait à M. de Beaufort de se rendre en Zélande pour se joindre aux Hollandais, savait-il que le Roi d'Angleterre, fidèle à ce traité secret qu'on a supposé, le laisserait passer tranquillement? Les Anglais retenus par les vents ne purent empêcher la flotte française d'aller de la Rochelle à Dieppe, cela est certain. Mais on sait que quelques vaisseaux séparés de l'armée et réunis sous M. de La Roche, cherchaient à regagner Brest. Souventés plus qu'ils ne l'auraient voulu, ils furent attaqués par des vaisseaux anglais qui leur livrèrent un combat dont ils eurent fort à souffrir. Le *Rubis,* commandé par M. de La Roche, après un combat glorieux soutenu contre un ennemi beaucoup plus fort que lui, fut pris ayant perdu cent seize hommes de son équipage [1]. La *Ville de Rouen,* commandée par le chevalier de Buous, fut assez heureuse pour passer au milieu d'un peloton de vaisseaux anglais, gagna Boulogne et de là Middelbourg, où elle arriva, le 5 octobre, avec un brûlot (le *Saint-Antoine de Padoue,* capitaine, M. de Cuers), qui avait pu le suivre. Le *Bourbon,* que menait M. de Rabesnières, et le *Mazarin,* que commandait M. de Villepars, furent attaqués par cinq vaisseaux anglais; leur défense fut si vigoureuse qu'ils maltraitèrent fort leurs assaillants et les contraignirent à les abandonner. Ils purent alors se retirer au Havre de Grâce. Quant au *Dragon,* sous les ordres de M. de Préaux-Mercey, investi par trois Anglais, il en démâta deux, mit le troisième en fuite, et se retira à Dieppe, le 13 octobre. Nous empruntons en partie ces détails à la *Gazette d'Amsterdam* du jeudi 14 octobre; la *Gazette d'Amsterdam* ne saurait être taxée de partialité pour la France et nous pouvons la croire quand elle cite des faits honorables pour nous. Ce journal dit que Louis XIV, ayant appris par une première nouvelle que le capitaine du *Rubis* avait péri dans le combat, « protesta qu'il

[1] Il y a, parmi les lettres adressées à M. Colbert, une lettre désolée de M. de La Roche Saint-André, datée de « l'entrée de la rivière de Londres, le 13 octobre 1666; nous en tirons les passages suivants : « Le malheur qui m'a poursuivi par toutes sortes de fâcheux accidents m'a tellement mis hors d'état de le sauver (le *Rubis*), que j'en aurai pour le reste de ma vie *la larme dans le cœur*... J'ai souhaité mille fois et cherché les occasions de périr; mais je n'ai pas trouvé dans mes gens la même disposition, et, quelque chose que j'aie pu faire avec l'aide de mes officiers, je n'ai pu soutenir » (lutter) « davantage ni prendre le parti de l'extrémité... J'espère ma liberté par la sollicitation de M. le Prince Robert, qui m'a traité avec tant de générosité que j'en suis confus. » M. de La Roche obtint en effet d'être renvoyé en France, son combat lui ayant acquis l'estime de la Cour d'Angleterre.



auroit mieux aimé perdre six vaisseaux, à cause de la bravoure de cet officier », mais qu'il « avoit témoigné de la joie, ayant ensuite appris de la Reine Mère d'Angleterre que M. de La Roche avoit été fait prisonnier et se portoit bien. » Comment était-il arrivé que des vaisseaux séparés par la tempête s'étaient trouvés au milieu d'une partie de l'armée anglaise, qui était sous voiles et non mouillée à l'île de Wight, regardant passer tranquillement la flotte de M. de Beaufort, comme l'a cru M. Eugène Süe? Le voici : le *Rubis*, le *Dragon*, le *Mazarin*, le *Bourbon* [1] avaient donné sans défiance dans l'escadre blanche des Anglais, trompés par son pavillon, qui était aussi celui de la France. (*Gazette de France*, 1666, p. 1044.)

Le 8 octobre, le Roi écrivait à M. de Beaufort :

« J'ai reçu par une lettre du sieur de Valain une lettre de la rade de devant Brest où vous avez heureusement ramené mon pavillon, après avoir fait un voyage très-dangereux et qui m'a donné beaucoup d'inquiétude, sur quoi je ne puis vous témoigner assez la satisfaction que j'ai de la bonne conduite que vous avez tenue dans une rencontre si importante pour le bien de mon service. Il faut penser à présent à rassembler s'il est possible tous mes vaisseaux qui se sont séparés de mon pavillon et qui sont à présent dispersés en divers lieux. Vous avez déjà su par mes précédentes, que la *Ville de Rouen* et un brûlot sont passés en Zélande, et que le *Bourbon* et le *Mazarin*, après avoir combattu contre quelques vaisseaux anglois, sont arrivés au Havre, en fort mauvais état, particulièrement le *Bourbon*. Depuis ce temps, j'ai appris que le *Mercœur* est arrivé à la même rade, et je lui ai envoyé l'ordre de se rendre à celle du Havre... Le *Rubis* a été pris par les Anglois après un combat qui leur a donné de l'estime pour celui qui le commande... » (Archives de la Marine, Campagnes.)

Les détails donnés par Louis XIV sont, on le voit, parfaitement d'accord avec ceux que publia la *Gazette d'Amsterdam*, le 14 octobre 1666.

Les combats du *Rubis*, du *Mazarin*, du *Dragon* et du *Bourbon*,

[1] M. de Rabesnières Treslebois écrivait du Havre, le 13 octobre, à M. Colbert, que le *Bourbon* avait un grand besoin d'un soufflage « d'un pied de chaque côté ». Il allait bien vent arrière et vent largue, mais mal au plus près, surtout de grosse mer. Il portait mal la voile, quand le vent était un peu fort. Parlant de son combat, le capitaine dit que le vaisseau, fort comme un rocher, « n'a pas branlé », et le combat « a été rude assurément, puisque j'ai tiré plus de onze cents coups de canon et chargé mes canons toujours à double charge, c'est-à-dire que je mettois sur chaque boulet rond une balle à deux têtes » (ange ou boulet ramé) « et le plus souvent une lanterne pleine de ferraille ». Il se loue ensuite des canons de fonte faits à Saintes, dont un seul creva pendant l'action.

sont-ils des combats simulés? Nos Français se battent contre les Anglais; des deux côtés, les navires sont abîmés, un de nos vaisseaux est pris, cent seize hommes de son équipage sont tués, le reste de son monde est emmené en Angleterre et mis en prison; tout cela est-il un jeu? Cela se fait-il pour masquer la convention signée entre les deux Rois de se ménager mutuellement et de n'en pas venir aux mains? Singulier procédé, on en conviendra, étrange comédie qui aboutit à un drame sanglant! Et si la tempête qui battit la flotte de M. de Beaufort l'avait poussée tout entière sur la côte d'Angleterre, au milieu de l'armée du Roi Charles, se serait-on battu, exterminé, ruiné, ou, au contraire, se serait-on contenté d'échanger des saluts de politesse?... Laissons ces contes ridicules accueillis par une crédulité naïve, par une ignorance volontaire, ou par une malveillance évidente, et passons.

XXXVI.

Nous avons dit que le vaisseau le *Vendôme* était du nombre de ceux qui avaient été séparés du pavillon Amiral lorsque M. de Beaufort faisait route de Brest à Dieppe; Du Quesne qui l'avait monté pendant le voyage de Lisbonne ne le montait plus à ce moment, et voici ce qui était arrivé. Quand le duc de Beaufort, parti de la Rochelle pour aller à Ouessant, passa à Belle-Isle, il y jeta l'ancre (13 septembre) et y trouva l'escadre revenue du Portugal. L'Amiral prit alors Du Quesne à son bord, comme un homme plus pratique de la mer où se trouvait la flotte que ne l'étaient les capitaines du *Saint-Philippe*, et donna le *Vendôme* au commandeur Paul. Nous connaissons ce détail par un passage du manuscrit de David Asseline, et par une lettre de Du Quesne. Le chroniqueur de Dieppe dit :

« Lorsque cette flotte (de M. de Beaufort) partit de Belle-Isle, elle étoit forte de cinquante-cinq voiles » (vaisseaux, brûlots et petits navires), « mais l'escadre de M. le commandeur Pol (*sic*), qui était Vice-Amiral de l'armée et qui montoit le vaisseau dit le *Vendôme*, de 80 canons et de 800 hommes, n'ayant pu doubler à l'entrée du canal qu'on appelle la Manche, elle (la flotte de M. de Beaufort) parut à la rade de Dieppe, au nombre de quinze gros vaisseaux » (erreur d'Asseline : douze vaisseaux et quelques brûlots seulement n'avaient pas suivi l'Amiral). « Son Amiral, dit : le *Saint-Philippe*, étoit de 1200 tonneaux et de 92 pièces de canon de fonte sur trois rangées de chaque côté, et monté de 1000 hommes, entre lesquels étoient, etc. »



Du Quesne écrivait à M. Colbert, le 8 octobre 1666, de Brest et du bord du *Vendôme :* « Monseigneur, je crois qu'il est nécessaire que » le Roi soit informé de la vérité de ma conduite *depuis que je suis* » *embarqué sur le Vaisseau Amiral.* Dans le *post-scriptum* de sa lettre, Du Quesne dit : « Vous devez savoir que c'est un grand bonheur que » ce vaisseau ait échappé du dernier coup de vent où il a souffert » de merveilleux efforts ; c'est pourquoi si l'on ne travaille de bonne » main à son radoub l'on fera très-mal. Ainsi, Monseigneur, qu'il » vous plaise ordonner que l'on commence son radoub dès à présent, » ou ce vaisseau courra risque d'être inutile au printemps. »

Comment Du Quesne, qui avait quitté le *Vendôme* à Belle-Isle, s'y trouvait-il à Brest? Écoutons-le : il se plaint :

« J'ai appris que, par les premières dépêches de Belle-Isle » (quand il s'était embarqué sur le Vaisseau Amiral), « l'on m'avoit noirci, en sorte que Sa Majesté en témoigna contre moi de l'indignation, ce que je ne crois pas avoir mérité en soutenant le rang dont il a plu au Roi de m'honorer » (commandant l'escadre du Ponant) ; « et si Sa Majesté étoit particulièrement informée des services que j'ai rendus dans la route de son armée entrant et sortant de la Manche[1], je me suis persuadé qu'elle ne m'en sauroit pas mauvais gré ; mais en cela je suis souvent malheureux que l'on essaie d'amoindrir l'estime de mes services, et je remarque de deça que l'on veut reculer mon rang d'honneur, quoique d'ailleurs l'on se serve de moi préférablement aux autres quand il est question de service, ainsi qu'il a paru dans ces dernières occasions assez délicates, où ces messieurs qui me veulent précéder *ont fait paroître leur savoir et leur expérience.* Je suis honteux, Monseigneur, d'être obligé de vous dire ces choses moi-même, et que les moins éclairés de l'armée sont persuadés de cette vérité. C'est ce qui continue mon déplaisir de voir qu'on veut donner ici le rang et le choix des meilleurs vaisseaux à ceux à qui, en toute occasion, il faut que je montre le chemin. »

Cela est fier. Du Quesne a raison. On a toujours et pour tout

[1] « En entrant dans la Manche et en sortant. » La faute commise ici par Du Quesne, qui ne se piquait point de parler le français comme M. de Vaugelas, est très-ordinairement faite dans la conversation par les gens du monde, qui, moins que jamais aujourd'hui, tiennent à parler purement, la pureté du langage leur paraissant une affectation ridicule. Dans sa *Relation d'un voyage de Paris à Bruxelles et à Coblentz* en 1791 (Paris, 1823), Louis XVIII se servit de la locution « monter et descendre de voiture » ; un journal, le *Miroir,* reprocha cette faute à l'auguste écrivain, qui, blessé dans sa vanité, fit supprimer la feuille téméraire, sans jugement préalable, sans condamnation prononcée par un tribunal. Une faute de français coûta environ cinquante mille francs à des associés qui eurent ensuite assez de peine à fonder un autre journal.

recours à son jugement, à ses conseils, à son action, et il se voit souvent disputer les avantages qu'il mérite. Laissons-le continuer :

« Je crois que Sa Majesté aura été informée comment, au retour de Dieppe, lorsque le *Vendôme* eut rejoint l'Amiral et qu'il eut avis que l'armée angloise étoit proche, je demandai à M. le duc de Beaufort qu'à la veue des ennemis il trouvât bon que je m'embarquasse sur le *Vendôme;* qu'alors je ne demandois autre condition, ce qu'il trouva bon ; et, quoique les ennemis ne fussent pas en veue, il me proposa d'aller à bord et qu'il me régleroit une escadre indépendante, suivant l'intention des ordres de Sa Majesté » (qui lui avait donné au commencement de l'année l'escadre du Ponant), « et demeura d'accord que, pour marque de commandement, je porterois une cornette au grand mât, ce qui, dans cette occasion, me fit aussitôt jeter sur ce bord » (sur le *Vendôme* où il est), « où, sans préjudice du rang qu'il a plu au Roi me donner, j'ai demeuré jusqu'aujourd'hui, sans avoir pu savoir ce que je devois espérer de la bonté et justice de Sa Majesté. — Cependant M. le duc de Beaufort désire que l'on radoube incessamment le *Vendôme,* pour qu'il soit en état de servir au mois de mars et que, pour conserver cette belle équipage (*sic*), je monte pour cet hiver un autre vaisseau pour sortir en mer. Comme je fais toute ma gloire de mourir dans le service, je lui assurai que j'étois prêt à servir en tout temps, mais qu'il concevroit que, pour employer plus utilement l'équipage et l'occasion du *Vendôme,* il me devoit mettre sur le plus grand des vaisseaux de Brest, attendu que M. Paul, à qui il l'a promis » (ce plus grand des vaisseaux), « n'inclinoit pas à servir l'hiver, encore moins être de ceux qui pourront entrer dans la Manche, ainsi que je vois le service le désirer, soit pour dégager les vaisseaux qui sont aux rades de Normandie » (*Mazarin, Bourbon,* etc.), « soit pour passer outre avec une escadre de bons vaisseaux, de frais espalmez » (nettoyés et les carènes suivées), « si Sa Majesté l'ordonnoit, et dont le succès seroit avantageux, étant de concert avec l'escadre de Zélande » (escadre composée de vaisseaux achetés en Hollande et en Danemark). « Mais je ne vois pas que M. l'Amiral incline à cette pénsée ; si Sa Majesté ne l'ordonne » (autrement), « il me destine un moindre vaisseau... J'entretiens souvent M. de Beaufort et M. de Bellefonds des moyens d'employer utilement cet hiver les vaisseaux que le Roi veut tenir armés, soit pour endommager les ennemis, soit *pour venir plus sûrement à une jonction avec l'armée de Hollande* » (la pensée n'en était donc pas abandonnée), « dont je crois qu'ils informeront Sa Majesté, dont je suis persuadé de la protection (*sic*) et de votre bienveillance, ce qui me fait attendre une réponse favorable, tant en *ce qui touche le rang d'honneur* que pour *me relever de l'incommodité* où cette campagne m'a réduit. »

Ceci est une demande de gratification pour la dépense qu'il a faite pendant la campagne, le Roi de Portugal ne l'ayant pas traité



plus favorablement que les autres capitaines de l'escadre de M. de Ruvigny. Ce qui « touche le rang d'honneur » duquel il ne veut pas descendre, c'est le commandement du plus grand des vaisseaux qu'on a construits et qu'on arme à Brest. M. de Beaufort résiste à cet arrangement ; il s'est engagé avec le commandeur Paul, Lieutenant général, âgé d'ailleurs, mais qui, selon Du Quesne, marin de Méditerranée et n'aimant guère l'Océan, ne se soucie pas de faire une croisière d'hiver dans la Manche, qu'il connaît peu, tandis que lui, l'enfant de Dieppe, il a appris dès son enfance à la connaître. M. de Beaufort se tire d'embarras en envoyant à la Cour Du Quesne et M. de Bellefonds, qui se sont occupés sérieusement de la question relative à l'attitude que doit prendre l'armée navale pendant la fin de l'année 1666 et pendant l'année 1667. Le duc écrivit à ce sujet, le 14 octobre, à M. Colbert :

« M. de Bellefonds s'en allant retrouver le Roi et étant venu de sa part avec une lettre de créance de sa main, j'ai cru qu'il étoit de mon devoir d'ajouter aux lumières qu'il a pris (*sic*) ici de tout le monde avec bien du soin et de la passion pour le service, celles que je pouvois lui donner en mon particulier afin de pouvoir éclairer Sa Majesté et vous aussi, Monsieur, tant de l'état présent des choses que de ce qui se peut faire, selon tous les avis des gens du métier, pour la gloire du Roi mon maître. Pour cet effet, je lui ai joint M. Du Quesne, *qu'on ne pourra pas dire que j'ai choisi pour être mon complaisant*, afin de suppléer à tout ce que M. de Bellefonds pourroit ignorer, et avoir avec vous, Monsieur, toutes les conversations que vous jugerez à propos » (d'avoir), « tant sur le passage des vaisseaux qui sont au Havre, l'avénement de ceux qui sont en Hollande, que sur la manière de *faire la guerre cet hiver et de la bien commencer l'année qui vient et de bonne heure* » (on n'avait donc point renoncé à chercher les Anglais et à les combattre), « qui n'est pas une chose de petite considération. Je vous supplie, Monsieur, de faire agréer à Sa Majesté l'envoi du sieur Du Quesne, *lequel avoit une entière répugnance à y aller*, de crainte qu'on ne crût qu'il l'eût demandé pour ses intérêts. Il a le plus beau et le meilleur équipage de l'armée ; je crois que c'est justice et raison qu'il doit être conservé. » (Bibl. Nat., Ms.)

Envoyé à la Cour par l'Amiral, Du Quesne devait faire le voyage aux frais de l'État ; aussi le fit-il. Nous trouvons cette mention dans le manuscrit ancien : Colbert, Trésor royal, folio 399 v°, Bibl. Nationale : « Au sieur Du Quesne, chef d'escadre des vaisseaux de » l'armée navale du Roi, la somme de 3,000 livres pour le voyage » qu'il a fait de Brest à Saint-Germain, pour affaires concernant le

» service de Sa Majesté et pour son retour, le tout en poste. » Nous connaissons les résultats des conférences qui eurent lieu entre Louis XIV, M. Colbert, M. de Bellefonds et Du Quesne, nous les dirons bientôt. Auparavant, voyons ce que nous apprennent les documents antérieurs au voyage du Chef d'escadre et du gentilhomme de la chambre du Roi. La jonction étant devenue impossible pendant la mauvaise saison qui forçait la Hollande et la France à tenir la plus grande partie de leurs flottes dans leurs ports, M. Colbert engagea le Roi à désarmer tous ses vaisseaux, sauf douze, six grands et six légers, pour désoler le commerce anglais, garder la Manche et les côtes et rendre le commerce libre « aux Hollandais et aux Français ». Le Roi, par une lettre du 8 octobre, prévint M. de Beaufort qu'il écrivait en Hollande pour faire avertir M. de Witt de ses intentions. (La lettre au duc de Beaufort est aux Archives de la Marine, vol. Campagnes 1666; la lettre à M. le comte d'Estrades, contre-signée de Lyonne, est aux Vieilles Archives de la Guerre, vol. 205, p. 75). M. de Beaufort était contraire à l'idée du désarmement, commandé par l'économie, mais qui, licenciant les équipages, rendait plus difficile l'armement du printemps. Ses observations (11 octobre) ne furent point prises en considération, et bien que Du Quesne fût assez de l'avis de l'Amiral, dans ses entretiens avec le Roi, il finit par se ranger à l'avis de M. Colbert, qui voyait dans le désarmement cet avantage multiple que les vaisseaux rentrés dans le port n'auraient point à souffrir des rigueurs de l'hiver sur la rade; que les gréements enfermés dans les magasins seraient à l'abri de la destruction; enfin, qu'il n'y aurait point de dépense de vivres et de solde. On écrivit donc à M. de Beaufort, le 23 octobre :

« Sa Majesté, après avoir mûrement considéré tout ce qui lui a été représenté par les sieurs marquis de Bellefonds et Du Quesne, de la part du duc de Beaufort, sur l'état où se trouvent les vaisseaux de son armée navale..., a décidé qu'on laisserait armés six grands vaisseaux et six légers, pour croiser dans la Manche, et a désigné : le *Diamant*, le *Saint-Louis*, la *Thérèse*, le *Saint-Sauveur*, le *Croissant*, l'*Écureuil*, la *Perle*, l'*Étoile de Diane*, le *Saint-Joseph*, une petite frégate (la *Sainte-Anne*), une caiche et quatre brûlots. » (Archives de la Marine. Sur le petit navire nommé Caiche, voir dans notre *Glossaire nautique*, les art. CAICHE et HEU.) L'activité assurée au *Diamant* donnait satisfaction à M. d'Alméras, qui, le 14 octobre, avait écrit à M. Colbert pour le supplier de ne pas désarmer

son vaisseau et de lui permettre ainsi de conserver un équipage formé « depuis cinq ans et instruit avec un si grand attachement. » M. de Rabesnières-Treslebois, capitaine du *Bourbon,* eut ordre d'aller désarmer en Charente, en menant avec lui le *Mazarin,* capitaine de Villepars [1], et le *Mercœur*, qu'une malheureuse manœuvre de M. de Thurelle avait jeté contre le *Bourbon,* et qui avait fait dans cet abordage des avaries assez considérables. Mais, au dire des charpentiers du Havre, il pouvait sans danger faire ce voyage. (Lettre de M. Colbert, 27 octobre 1666; lettre de M. de Rabesnières-Treslebois, 14 octobre.) Le 14 octobre, M. Barin de La Galissonnière écrivait de Dieppe à M. Colbert :

« Un Père jésuite qui étoit allé confesser l'équipage du *Dragon* me confirma hier à son retour, que ce vaisseau étoit en mauvais état et notamment le gouvernail. » En attendant qu'on le réparât, afin de pouvoir se rendre au Havre, le *Dragon* était dans le port de Dieppe.

Faisons un pas en arrière et arrêtons-nous un moment, ce pas fait, pour donner connaissance au lecteur d'une lettre de la main du Roi, adressé par Louis XIV à M. de Beaufort. Le début en est plein de douceur, mais, tout de suite, le Roi prendra un ton plus grave :

« Vous jugez assez facilement combien, vous regardant comme ayant toujours à commander à mes armées de mer, *que je veux rendre plus considérables qu'aucun des Rois mes prédécesseurs,* il m'importe de relever et augmenter toutes vos bonnes qualités et *retrancher et corriger les défauts que je puis reconnoître en votre conduite*, *sachant bien que vous n'avez pas assez de vanité pour croire que vous n'en ayez aucun* et que vous recevrez mes sentiments comme la plus grande et la plus sensible marque d'amitié que je puisse vous donner. »

Ici les compliments de Sa Majesté sur la conduite de l'Amiral dans tout son commandement et surtout sur la « *résolution prompte* » qu'il a prise d'entrer dans la Manche ; le Roi ajoute :

« En une occasion si importante (l'entrée en Manche) et si hardie,

[1] Ce capitaine écrivait, le 16 octobre, à M. Colbert que l'affaiblissement de son équipage par son combat, par la maladie de quelques-uns de ses matelots et par la perte de dix-huit hommes qui s'étaient noyés en allant de terre à bord dans une chaloupe, retarderait son départ et le rendrait même impossible, si on ne lui donnait pas du monde qu'il ne devrait pas payer de son argent. Un conseil de capitaines de navires et d'officiers de l'Amirauté, présidé par le duc de Saint-Aignan, gouverneur du Havre, décida que ce duc lèverait trente-cinq hommes et les donnerait au *Mazarin.* (Lettres à Colbert, 15 et 16 octobre 1666.)

les capitaines des quatorze vaisseaux qui se sont séparés de mon pavillon sont blâmables ; mais vous devez bien observer qu'en *un rencontre un peu moins important* » (Le seigneur Jupiter sait dorer la pilule !) « le vaisseau qui porte mon pavillon doit être toujours le plus pesant de mon armée, c'est-à-dire que, encore qu'il soit le meilleur voilier, c'est à lui à régler sa manœuvre, de sorte que les vaisseaux les plus pesants le puissent suivre, étant bien possible qu'un ou deux vaisseaux s'en séparent, ou qu'une grande tempête divise toute l'armée ; mais dans un temps égal, le nombre de quatorze est trop grand pour ne pas les attendre. »

Louis XIV arrive enfin aux reproches, mais toujours avec modération et d'un ton paternel :

« Après vous avoir dit toutes les bonnes qualités que je reconnois en vous et qui me donnent lieu d'espérer de vous voir bientôt en état de me rendre des services plus considérables, je veux aussi vous avertir *d'un seul défaut*, qui est que vous voulez trop faire les fonctions de tous les officiers de mon armée, en sorte qu'il semble que votre zèle et votre chaleur pour mon service veuille leur ravir la gloire et la satisfaction de me bien servir chacun dans sa fonction. »

On ne saurait être plus poli pour dire à un homme, Chef supérieur d'une armée, qu'il ne voit pas les choses d'assez haut, qu'il se mêle de tout mal à propos et qu'il est bien près d'être ce qu'on nomme incivilement : un brouillon. Au reste, ce trop d'empressement valait mieux chez un général que l'apathie et le désintéressement des détails. Le Roi appuie :

« Surtout votre inclination naturelle vous portant à tout faire, vous avez peine à vous accommoder des fonctions d'un Intendant ; vous savez que *vous n'avez pu vous accommoder du sieur de La Guette, et je l'ai ôté pour cette raison*. Après avoir fait choix du sieur d'Infreville, comme du plus expérimenté qui fût dans mon royaume, *vous ne l'avez pu souffrir*, et, en même temps, vous avez fort exagéré la suffisance et l'habileté du sieur Arnoult, pour faire voir que l'incompatibilité ne venoit pas de votre part ; mais je ne sais, s'il avoit travaillé dans la marine, s'il vous auroit été plus agréable. *Vous avez été bien aise que Brodart ne montât point sur mon armée navale, pour vous délivrer toujours de ce qui pourroit porter le nom ou quelque sorte de fonction d'Intendant.* Mais ces commencements ont eu de plus grandes suites ; lorsque vous êtes arrivé aux rades de la Rochelle, l'aversion que vous avez contre les fonctions de l'Intendant a été bien augmentée par la résolution que j'avois prise de faire monter le sieur Colbert de Terron sur mon armée navale pour assister dans tous les conseils » (Cet ordre fut révoqué le 30 août, pour plaire à M. de Beaufort. Voy. Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 66.), « et ces deux mouvements avec la pensée que vous avez eue qu'il auroit peine à se détacher

de son séjour de la Rochelle, ce qui étoit un attachement qui lui faisoit préférer la Charente à Brest » (Cela était un peu vrai, et une lettre de M. de Terron le prouve.), « ont fait une infinité d'effets dans votre esprit : vous avez blâmé et condamné d'abord la Charente, et pour vous tirer de ce lieu vous m'avez écrit et fait dire par Estemare, qu'il ne vous manquoit aucune chose et qu'en trois jours de temps vous seriez en état de partir (de la Rochelle), sur quoi j'envoyai assurer les États que vous entreriez dans la Manche aussitôt, ce que je n'ai pu exécuter, vu que vous fûtes obligé d'y demeurer *seize ou dix-huit jours;* vous n'avez rien concerté sur vos besoins avec ledit sieur de Terron » (Les reproches du Roi sont ici fort justes.); « vous avez extraordinairement exagéré la beauté et bonté de Brest sans l'avoir jamais vu. D'abord que vous avez été à Belle-Isle, j'ai vu par les lettres du sieur marquis de Bellefonds qu'il vous manquoit une infinité de choses. Vous avez été d'avis que ledit sieur de Terron demeurât à Charente, sous prétexte d'y envoyer le tiers de mes vaisseaux pour y désarmer à votre retour, et de travailler à fournir le port de Brest de tout ce dont vous auriez besoin pendant votre voyage et votre entrée dans la Manche. »

Ici le Roi est moins juste. Si M. de Beaufort veut s'éloigner de Tonnay-Charente pour y laisser M. de Terron, s'il n'a pas vu Brest dont il préconise les avantages, il le connaît par les récits des officiers du Ponant qui sont dans la flotte, par Du Quesne surtout, qui a deviné l'avenir de ce port, dont la rade magnifique est à l'abri des attaques inattendues de l'ennemi, défendue qu'elle est par les écueils nombreux qui en rendent l'entrée difficile et dangereuse. Du Quesne aime Brest, il y a vécu assez longtemps pour en bien apprécier l'avantage; il lui découvre chaque jour quelque mérite et le fait connaître à l'Amiral, qui se passionne bientôt pour une découverte que lui font faire Du Quesne et M. de Bellegrange, capitaine du port de Brest. Écoutons-le avant de continuer la lecture de la lettre du Roi; il écrit à M. Colbert, le 10 octobre :

« Je ne finirai pas cette lettre sans avoir l'honneur de vous dire, Monsieur, pour en avertir Sa Majesté, qu'hier, je fus avec MM. Du Quesne, Gabaret, d'Alméras, Bellegrange [1] et plusieurs pilotes et habiles gens de

[1] M. de Bellegrange n'est pas compté parmi les officiers brillants de cette époque; son rôle fut modeste; il se rendit aussi recommandable dans le service sédentaire que dans le service actif à la mer. Comme capitaine de port, il eut inspection à Brest sur les mouvements des vaisseaux, leur armement, leur construction, leurs radoubs, etc. Il a résumé ses premiers états de service dans une lettre à M. le duc de Beaufort. (La Rochelle, 1[er] septembre 1666.) Abrégeons ce résumé un peu long. Lieutenant sur le Vaisseau Amiral en 1640, il eut en 1641 une commission de capitaine et fut embarqué sur la *Marquise;* en 1642 et 1643, il commanda la *Madelaine;* en 1645, il eut le *Saint-Charles;* en 1647, le *Cygne;* en 1652, la *Vierge;* la même année,



notre métier, voir un lieu nommé Landévének, à trois lieues et demie distant de cette rade dans les terres, où nous avons trouvé un bassin à l'embouchure de la rivière de Châteaulin, capable de contenir autant de navires toujours à flot que Sa Majesté peut jamais en avoir. » (L'hyperbole est un peu forte!) « On y entre de basse mer comme de flot, et il n'y a rien à craindre des ennemis, du vent, et de la mer encore moins. La nature a fait en cet endroit tout ce que l'art aurait pu former. Une lieue et demie dans ladite rivière, le *Vendôme* y peut aller. C'est un trésor, qui auroit été caché jusqu'à présent qui, je le crois, n'a pas son pareil. *Brest, quoique bon, ne paroît qu'une gueuserie au prix de cela.* M. de Bellefonds et le marquis de La Boulaye y estoient; ce dernier ayant été dix jours à la mer, sur la *Perle,* à me chercher. Tous ensemble nous avons admiré ce lieu et conclu qu'il valoit bien la peine d'y faire de grands et beaux magasins et même une ville. Les États (de Bretagne) vraisemblablement fourniront à cette dépense par l'espérance du gain d'avoir toute la marine. Il n'y a là qu'une abbaye pour toute maison. » (C'était une abbaye de moines de l'ordre de Saint-Benoît, fondée, selon les uns, par Grallon, roi des Bretons, selon d'autres, en 405, par Grallon, comte de Cornouailles, selon d'autres encore, en 408, par Saint-Guinolé ou Guingalois, qui en fut le premier Abbé. (Voy. Bruzan de La Martinière, *Dictionn. Géographique,* 1735.)

M. des Forgettes, capitaine du Vaisseau Amiral, étant mort, M. de Bellegrange, son frère, le remplaça pour toute la campagne. En 1654, M. de Bellegrange eut la commission de capitaine commandant la *Reine,* Vaisseau Amiral monté par le commandant de Nuchèzes. En 1655, l'Amiral, M. le duc de Vendôme, envoya, par ordre du Roi, M. de Bellegrange en Hollande, pour acheter quatorze vaisseaux légers, mission que les intrigues de l'Angleterre empêchèrent d'aboutir. Enfin, en 1656, M. de Bellegrange eut la charge de capitaine du port de Brest. — Il demandait à M. de Beaufort, appuyant sa demande de la production de ses états de service, « de lui adjuger son rang d'ancienneté, soit pour le commandement (d'un vaisseau), soit pour la qualité de Chef d'escadre qui lui est échue après MM. Paul, Du Quesne et Gabaret, étant en concurrence avec M. le marquis de Martel, qui a eu sa première commission en la même année que lui, sieur de Bellegrange. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

M. Nicolas Truchot, sieur de Bellegrange, et un de ses neveux, Jean Truchot, sieur des Forgettes, prirent le titre d'écuyer, et pour cela furent condamnés chacun à une amende de cent livres. Ils quittèrent le titre indûment pris et demandèrent qu'on les exemptât de l'amende. M. d'Argouges en écrivit, de Rennes, le 17 octobre 1668, à M. Colbert, pour lui demander ce qu'il devait faire. Nous n'avons pas trouvé la réponse du ministre, mais nous sommes convaincu que M. Colbert, tenant compte des services du vieux capitaine et de Jean Truchot, « lieutenant du port de Brest et du Vaisseau Amiral », les dispensa de payer l'amende. On sait que Jean de La Fontaine ayant pris, — je ne sais comme il arriva, car il n'était pas fier, — ayant pris le titre d'écuyer, eut un procès qui lui causa de l'ennui. Il resta « Gros Jean comme devant » le temps où, sans trop savoir pourquoi et sans y tenir beaucoup, il se donna un petit air de noblesse. L'affaire des Truchot arriva quand fut faite une de ces recherches des faux nobles, plusieurs fois renouvelées au dix-septième siècle, dans le but de faire contribuer aux charges de l'État ceux qui, de leur chef et par usurpation de titres, s'en exemptaient.

Landévének, si fort prisé par M. de Beaufort, est resté une « gueuserie », pour nous servir de son expression, au prix de Brest devenu le plus beau port militaire de France, le plus riche en grands établissements. Louis XIV et M. Colbert ne furent point éblouis par le tableau que leur faisait l'Amiral, et appliquèrent tous leurs soins au développement de l'arsenal maritime, qui déjà avait une certaine importance, trop peu appréciée par le duc de Beaufort, à qui le Roi reprochait cependant son enthousiasme pour le port qu'il n'avait pas encore vu. Suivons le Roi dans ses remontrances à M. de Beaufort :

« Vous vous êtes toujours appliqué à condamner tout ce qui s'étoit fait en Ponant; (vous avez dit) que vous manquiez de pilotes; que l'on n'avoit pas reconnu les côtes; qu'il falloit jeter à la mer les vaisseaux le *Rubis* et le *Bourbon* » (c'est-à dire ne pas s'en servir), « punir le charpentier qui les avoit bâtis, et une infinité d'autres choses dont vos lettres sont pleines. » (Tous les reproches de M. de Beaufort n'étaient pas injustes, assurément.) « A votre arrivée à Brest, vous n'avez plus parlé d'envoyer aucun vaisseau en Charente, pour les retenir sous votre main, et vous avez fort exagéré la suffisance du sieur de Seuil » (un parent de M. de Terron que celui-ci avait envoyé à Brest quand il restait à la Rochelle ou à Tonnay-Charente), « le tout pour me persuader qu'il étoit bon de laisser Terron à la Rochelle et que ledit de Seuil étoit capable de faire le travail de Brest, dans la pensée que vous aviez qu'il ne vous empêcheroit en rien. — J'ai été bien aise de vous dire tout ce que j'ai remarqué en ceci, afin de *vous faire connoître qu'il est inutile de se cacher devant moi,* et pour vous dire en même temps que le bien de mon service veut qu'un Intendant autorisé, habile et expérimenté, soit toujours au principal lieu où mes armées navales séjourneront; que lui-même ou un Commissaire général aussi expérimenté soit toujours sur mes dites armées pendant le temps qu'elles sont en mer; que je suis certain que vous ne trouverez au dit Colbert de Terron aucune prévention pour préférer un lieu plutôt qu'un autre, et qu'il n'aura en vue que le bien de mon service et d'exécuter vos ordres... Songez qu'autant de moments que vous employez aux fonctions des autres charges, autant vous en dérobez à l'application que vous devez avoir de bien apprendre votre métier, qui est le plus grand et le plus difficile de tous et auquel les plus grands hommes ont toujours trouvé à apprendre même à l'âge de soixante et dix ans après y avoir consommé toute leur vie. — Je ne doute pas que vous ne profitiez de l'avis que je vous donne et que vous ne connoissiez que vous m'êtes d'autant plus obligé d'une si grande marque de mon amitié, qu'il n'y a guère d'exemple qu'aucun Roi en ait usé de cette sorte. »

En effet, la sévérité est tempérée par la bonté; le Roi ne commande pas impérieusement, il reprend avec modération et du ton de la bienveillance; il parle moins en Roi qu'en bon conseiller.

Voilà M. de Beaufort bien averti, et doublement averti ; car M. Colbert, avant Sa Majesté, lui avait écrit amicalement, mais dans le même sens. Le duc ne s'était pas gendarmé ; il avait entendu l'appel fait à sa raison et avait répondu à M. Colbert, le 21 octobre, du ton le plus calme :

« Vous me faites grand plaisir, Monsieur, de m'écrire en toute liberté, et vous me désobligeriez infiniment de n'en pas user de même ; c'est le moyen d'éviter de donner dans beaucoup de piéges et de s'éclaircir sur toutes choses facilement. Vous trouverez bon que j'en use de même à votre égard, et que, sur ce pied-là, j'aie l'honneur de vous dire que, s'il vous plaît de relever mes dépêches, je crois que vous aurez peine à y trouver la précipitation que vous dites y avoir reconnue à décider sur la marine de deçà sans y avoir fait de réflexion... Si je n'avois eu ordre de partir même du port de Brest, je ne l'aurois pas fait, ni des rades. Il n'y a que le seul vent d'ouest, encore faut-il qu'il soit forcé, qui puisse retenir une armée dans ces rades » (de Brest). « Des vaisseaux particuliers sortiroient en cajolant » (louvoyant) « avec la marée. *M. Du Quesne en peut dire plus que moi.* Je souhaiterois que la Charente eût un lieu comme Landévének, où il y a rade assurée, trois lieues durant, et où les ennemis ne peuvent venir, chose de quoi on doutoit, et de la sûreté des flottes à cette grande rade, ce qui m'a fait particulièrement le remarquer. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

M. de Beaufort, répondant au « Mémoire du Roy, du 23 octobre » 1666, sur les propositions que M. le marquis de Bellefonds et Du » Quesne ont faites à Sa Majesté touchant l'armement et le désar» mement pour cet hiver de son armée navale », voici ce que l'Amiral, après avoir nommé les vaisseaux qui devaient aller à la mer, et dont nous avons donné les noms ci-dessus, p. 450, disait à M. Colbert :

« Ceux » (les vaisseaux) « que l'on garde ici pour y être radoubés sont le *Saint-Philippe*, le *Vendôme*, le *Beaufort*, la *Royale*, la *Reine*, l'*Hercule*, le *César*, le *Soleil de France*, le *Jules*, la *Notre-Dame du sel*, l'*Infante*, la *Françoise*, le *Palmier*, l'*Elbeuf*, le *Saint-Augustin* (hôpital), et la *Petite-Infante*. Ceux qui vont désarmer en Charente sont le *Triomphe*, l'*Anna*, le *Bourbon*, l'*Hermine*, le *Grand Anglois*, le *Mercœur*, quand il sera venu, le Roi ayant déjà donné le *Navarre* à M. de Thurelle ; la *Vierge*, le *Soleil d'Afrique*, le *Lion d'or*, l'*Hirondelle*, la *Notre-Dame des Anges*, le *Ligournois*. Les brûlots qui désarment à Brest sont le *Guillaume*, la *Concorde*, la *Truite*, la *Marguerite*, le *Maréchal Fébus* (*sic*), le *Bailliebault*, le *Saint-Antoine*. Ceux qui désarment en Charente sont le *Pèlerin*, la *Vaillance*, la prise angloise substituée au *Roi David*. Fait à Brest, le XXIX[e] d'octobre 1666. LE DUC DE BEAUFORT. » (Bibl. Nat., Lettres à Colbert.)

Si, à la liste de ces navires indiqués par M. l'Amiral de France, on ajoute la *Ville de Rouen* et le *Saint-Antoine de Padoue,* qui s'étaient réfugiés en Zélande ; le *Postillon,* qui allait désarmer à Toulon ; si on ajoute encore le *Saint-Charles,* le *Prince,* le *Saint-Jean de Bayonne,* le *Tigre,* le *Saint-Antoine,* le *Saint-Sébastien,* l'*Aigle d'or,* l'*Aurore,* la *Marguerite,* le *Conquérant,* l'*Invincible,* l'*Intrépide,* le *Breton,* le *Duc,* le *Saint-Louis,* le *Saint-Cyprien,* frégate de M. Mathurin Gabaret, la *Princesse,* on aura à peu près la nomenclature des navires de guerre dont, à la fin de l'année 1666, se composaient les forces maritimes de la France. Il y avait encore loin de cela à ces « armées navales » que le Roi voulait « rendre plus considérables qu'aucun des Rois » ses « prédécesseurs », désir qui cachait celui de les rendre plus considérables qu'aucune de celles des autres puissances de l'Europe. Le besoin d'une très-grande flotte, que Louis XIV voulait pour la gloire de son règne, et M. Colbert pour la grandeur du commerce français, tout le monde le sentait, et en voici une preuve importante. M. le comte d'Estrades écrivait de la Haye, le 9 septembre, à M. Colbert, dans une dépêche en chiffres :

« La disposition de ces peuples » (les Hollandais) « à notre égard ne peut être plus mauvaise ; ils nous regardent avec envie et crainte sur le commerce, et il faut s'attendre qu'ils n'oublieront rien pour l'interrompre. *Le moins qu'on puisse écarter les forces du Roi par mer, c'est le meilleur. Ils ne prennent pas d'ombrage de la flotte de Sa Majesté, parce qu'elle n'est que de quarante vaisseaux* » (alors à la mer); « mais s'ils savoient que *l'année prochaine il y en aura plus de soixante, ils seroient capables de prendre des résolutions extravagantes et de s'accommoder avec les Anglois.* Dans ces sortes d'affaires, les États *ne sont pas les maîtres,* ainsi qu'il parut à la paix de Munster. Le véritable moyen d'établir le commerce en France est d'être forts sur mer, comme vous le jugez à propos, parce que pour lors on est en état de se faire raison, sans différer, et *les forces qu'on verra au Roi donneront grand poids aux demandes de ses Ambassadeurs.* Mais *il faut avant tout avoir la paix avec l'Angleterre,* et je ne suis pas en peine que vous n'établissiez glorieusement le commerce en France, vous y prenant comme vous faites, nonobstant l'opposition de ces gens-ci, et qu'on trouve les moyens de les mettre à la raison. Mais pour cela il faudroit deux choses : l'une, comme j'ai déjà dit, avoir la paix avec l'Angleterre, conjointement avec les alliés; et l'autre, n'avoir qu'un *traité d'amitié et d'alliance* avec MM. les États de Hollande *qui n'engageât pas le Roi à rompre à toute heure avec ses alliés pour les intérêts desdits États,* ce qui arrivera continuellement par les usurpations et les injustices qu'ils font à tous les Princes voisins. — Vous me direz peut-être que ce seroit le moyen de les jeter entre les mains du Roi d'Espagne et de faire faire une

ligue entre eux pour la défense des Pays-Bas; à quoi je répondrai qu'ils n'oseroient le faire à moins que d'être fous; et, s'ils le faisoient, il y a des moyens de leur donner tant d'affaires qu'ils seront trop heureux de revenir et de se raccommoder avec le Roi.

» Mais, Monsieur, tout ce que je sais et que je vois ne se peut écrire; si j'avois seulement deux conférences avec vous, je vous ferois voir les choses si clairement que, j'ose croire, vous tomberiez dans mon sentiment.

» Je vous prie seulement de considérer ce que nous coûtent la guerre d'Angleterre, celle de l'évêque de Munster, et ce que nous coûteront à l'avenir les guerres que MM. les États de Hollande nous attireront, ce qu'il faut compter comme une chose infaillible; car, par ce même principe qu'ils ont d'ôter le commerce à tout le monde, ils ne s'empêcheront jamais de se brouiller avec le Roi de Danemark et le Roi de Suède, et autres Princes, et nous serons toujours exposés à les soutenir et à ne les laisser pas périr, et j'ai fort bien remarqué que les plus habiles de l'État sont persuadés que le Roi, pour son propre intérêt, ne les abandonnera pas, et qu'ils sont fort orgueilleux contre leurs voisins par l'assurance de cette protection. »

Quelle impression produisirent sur l'esprit de M. Colbert et sur celui du Roi les raisons si fortement déduites des faits par M. d'Estrades? Nous l'ignorons; nous n'avons point de réponse directe de M. Colbert à l'Ambassadeur. Nous savons seulement que Louis XIV ne voulut point traiter en sous-main avec l'Angleterre pour l'amener à faire une paix particulière entre les deux couronnes; il resta fidèle à ses engagements, et, le 15 octobre, envoya à M. d'Estrades un Mémoire pour charger celui-ci de dire à M. de Witt que le Roi de France offrait à la Hollande d'entretenir « le tiers du nombre des » vaisseaux que les États tiendroient en mer; que Sa Majesté esti- » meroit qu'ils en devroient entretenir trente, et, en ce cas, elle en » entretiendroit dix, et qu'avec ce nombre il y auroit certitude de » pouvoir être maître de la Manche et de toutes les mers pour en » assurer le passage et le retour à toutes les flottes des vaisseaux » marchands, tant dans la Manche que dans le Nord, et de rendre » libre le commerce de toutes les nations qui sont en amitié avec le » Roi et les États de Hollande, et *ruiner entièrement celui des An-* » *glois* ». Le Roi ordonnait de plus à M. d'Estrades de presser M. de Witt de « continuer à traiter avec le Roi de Danemark pour » tenir nombre de vaisseaux dans la rivière d'Elbe et vers Gottem- » bourg, pour empêcher aux Anglois la traite des marchandises » nécessaires à leurs armements de mer ».

Dira-t-on encore que l'hostilité de Louis XIV était un jeu? Il faudra reconnaître alors que M. de Witt était de moitié dans la partie du Roi, qui ajoutait : « Le sieur d'Estrades réitérera les instances » qu'il a ci-devant eu ordre de faire pour envoyer » (pour que la Hollande envoie) « dans la Méditerranée une escadre de douze fré» gates, et représentera fortement les raisons qui devroient y obliger » les sieurs États, à quoi Sa Majesté ne doute pas qu'ils ne fassent » beaucoup de réflexion, vu qu'ils savent parfaitement de quelle » importance est la ruine du commerce du Levant aux Anglois. » Au commencement de la guerre, on s'en souvient, les Hollandais s'étaient engagés à entretenir dans les mers du Levant douze frégates, qui, avec l'escadre de M. de Vivonne, composée de douze bonnes galères, devaient opérer contre les vaisseaux que l'Angleterre pourrait envoyer dans la Méditerranée, et attaquer les navires marchands de ce pays, en même temps que donner la chasse aux Barbaresques. Les Hollandais, nous l'avons dit, n'avaient point exécuté cette partie du traité, bien qu'à plusieurs reprises M. d'Estrades eût pressé M. de Witt de le faire. Les ordres du Roi à son Ambassadeur se terminaient par la recommandation, au cas où les États Généraux trouveraient trop difficile l'entretien de trente vaisseaux pour assurer le commerce de la Manche, à cause de l'impossibilité où pourrait être l'Amirauté d'Amsterdam de faire sortir ses navires pendant la saison des glaces, de demander aux États particuliers de Zélande s'ils pourraient entretenir un certain nombre de vaisseaux de guerre pour assurer, avec les nôtres, le commerce de la Manche pendant l'hiver. (Vieilles Archives de la Guerre, vol. 205, p. 80.)

— M. de Beaufort n'était pas sans inquiétude sur l'avenir. Voyant M. Colbert prévenu peut-être contre lui, et le Roi mécontent, ce que Sa Majesté ne lui avait pas caché, il travailla à dissiper le nuage qui s'était élevé entre le Prince et l'Amiral. Il ne soupçonnait pas Du Quesne de l'avoir desservi pendant son voyage à la Cour; il le savait trop galant homme pour l'avoir accusé; mais, interrogé par Louis XIV, le Chef d'escadre, en parlant des choses du service, avait bien pu, sans appuyer cependant, signaler certains détails qui avaient influencé l'esprit de Sa Majesté. Le duc prit résolûment son parti; il voulut se montrer facile et soumis. Il s'était senti menacé par cette annonce de la présence à Brest d'un Intendant; il n'avait pas douté que cet Intendant ne fût M. Colbert de Terron, et quand, en effet, il le vit arriver le 25 octobre, M. de Terron

ayant l'ordre de s'établir à Brest, il écrivit au Ministre par la main d'un secrétaire (26 octobre 1666) :

(J'ai) « à vous donner avis de l'arrivée de M. Colbert de Terron, après laquelle j'attendois avec bien de l'impatience pour beaucoup de raisons. Je l'ai reçu dans l'esprit dont je me suis déclaré par mes précédentes; je veux dire comme une personne pour qui j'ai toute l'estime et tout le sentiment qu'on peut avoir pour les gens quand on les aime véritablement. Nous avons eu une longue conférence ensemble qui seroit capable de fournir matière à un assez long entretien, si je voulois vous en rendre compte; mais je m'en suis agréablement reposé sur lui, sachant que son bon cœur ne peut mentir et qu'il me rendra justice sur tous les faux bruits qu'on a fait courir de lui et de moi. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

On ne peut faire plus galamment contre fortune bon cœur, comme on dit. Voilà donc l'Amiral ayant à côté de lui un conseil qui a toute la confiance du Ministre et par conséquent celle du Roi, un censeur, un directeur aux avis duquel il promet de déférer comme à une personne qu'on « aime véritablement ». — Une des premières choses qui donnèrent quelque ennui à M. de Beaufort et à M. de Terron, c'est la demande qu'avait faite et que maintenait Du Quesne de monter le plus grand des vaisseaux neufs de Brest, le *Neptune*, dont la poupe n'était même pas encore terminée. Du Quesne prétendait avoir ce navire, « étant le plus ancien et ayant le droit de choisir ». Ce n'était pas l'avis de MM. de Beaufort et de Terron, qui y voyaient un empêchement provenant de l'équipage qu'il faudrait entretenir, inutile jusqu'au complet achèvement du vaisseau. L'Amiral proposait donc au Ministre (29 octobre) de donner à Du Quesne le *Rubis* (un vaisseau neuf auquel on avait imposé le nom de celui qui s'était illustré sous le commandement de M. de La Roche Saint-André, et que les Anglais gardaient, tout en rendant à la liberté le glorieux capitaine présenté au Roi Charles II par le prince Rupert). Le *Neptune* devait rester au « bonhomme M. Paul ». Ainsi que le disait l'Amiral, il avait la satisfaction qu'il désirait, si Sa Majesté le trouvait bon, qui étoit de monter ce vaisseau pendant la campagne prochaine, « chose qu'il passionne (*sic*) à un point, ajoutait le duc de Beaufort, » que je crois qu'il est mal aisé de le refuser » (le navire) « à ses » services, à son ancienneté et à son mérite. Son zèle même le pous- » seroit à aller cet hiver à la mer; mais en vérité Sa Majesté a bien » de la raison de le vouloir conserver pour une grande occasion cet » été. Ce qui seroit bon, s'il vous plaît afin de le contenter, seroit

» que le Roi le voulût bien honorer d'une lettre par laquelle il lui » expliqueroit l'estime qu'il fait de sa personne, et comme Sa Ma- » jesté le veut tenir en santé afin de m'aider par son habileté dans » les grandes entreprises. Ces choses partant du maître, le feront » vivre encore dix ans, singulièrement » (surtout) « si on l'assure » qu'il montera le *Neptune* qu'il a tout à fait dans la tête... Un mot » aussi à M. Du Quesne de se contenter du *Rubis* quant à présent, » nous délivrerait d'embarras avec lui, *n'étant pas docile quelque- » fois.* » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

M. Colbert trouva un moyen, qui ne devait être agréable ni à M. de Beaufort ni à Du Quesne, de tirer d'embarras l'Amiral et l'Intendant; il laissa provisoirement Du Quesne sur le *Vendôme,* sans répondre à sa lettre, et, en décembre, il envoya au Chef d'escadre une lettre de la main du Roi (datée : 4 décembre 1666, Saint-Germain en Laye, voy. *OEuvres de Louis XIV,* t. 5, p. 397), l'avertissant qu'ayant « examiné et résolu le commandement de ses vaisseaux pour l'année prochaine » Sa Majesté n'a pas cru le pouvoir mieux placer pour lui rendre des services conformes à sa grande expérience que sur son Vaisseau-Amiral, et qu'ainsi Sa Majesté désire qu'il se prépare à en former l'équipage de concert avec M. de Beaufort. Le Roi ajoutait : « et qu'il soit persuadé que les services qu'il » lui rendra auprès de la personne du duc lui seront plus agréables » qu'en quelqu'autre poste ou commandement qu'il pourroit avoir, » et qu'il (Louis XIV) le considérera particulièrement dans toutes » les occasions où il s'agira de ses avantages. » (Arch. de la Marine, Campagnes, vol. 3, p. 273; Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 114.)

On voit de quels ménagements il fallait user pour obtenir des officiers que l'éminence de leurs services avait placés haut dans l'estime du Roi, du Ministre et de l'Amiral, une obéissance qui ne fût pas trop marchandée. La résolution du Roi imposait au duc de Beaufort un second assez gênant; à Du Quesne, qui aimait l'action libre et indépendante, un rôle de précepteur, difficile à remplir auprès d'un prince qui avait la charge d'Amiral, un élève qui avait foi en lui-même et ne se pliait guère aux sentiments des autres. Mais le duc et le Chef d'escadre avaient sans le vouloir probablement concouru à ce résultat, Du Quesne en faisant valoir les services qu'il avait rendus à la flotte, étant à bord de l'Amiral, au passage de la Manche (lettre du 8 octobre), M. de Beaufort en rendant justice à celui qu'il avait appelé sur son vaisseau à Belle-Isle.

M. de Beaufort ne se fit point illusion sur la situation qu'on créait à Du Quesne et à lui; le 13 décembre, il écrivait à M. Colbert :

« Je n'ai point trouvé sous votre pli la copie de la lettre de la main du Roi pour M. Du Quesne; je juge à propos avant de lui donner l'original d'avoir la dernière résolution de Sa Majesté sur la manière de l'armement de son Amiral. Il est tout vrai que le sieur Du Quesne *montre peu d'envie de le monter, pour ne pas dire : aversion.* »

— M. le comte d'Estrades, qui connaissait bien l'esprit de la Hollande, envoya au Roi un Mémoire sur les intentions de M. de Witt, et M. Colbert répondit, le 29 octobre, que :

« Le Roi a bien connu que les États et particulièrement les Hollandois ne pensent, comme ils sont accoutumés de le faire, qu'à leurs intérêts particuliers et pas à ceux de leurs alliés, puisqu'ils veulent seulement assurer le commerce du Nord, qui est tout entier dans les mains du commerce d'Amsterdam, et se soucient fort peu de celui de la Manche, qui auroit produit beaucoup d'avantages à la Zélande et aux sujets de Sa Majesté par l'enlèvement des denrées hors du royaume. *Mais comme la prudence ne veut pas que l'on relève tous les manquements des États,* Sa Majesté désire que le sieur comte d'Estrades se contente à présent de savoir si la Zélande seroit en état d'entretenir une bonne escadre de vaisseaux pour assurer le passage de la Manche... » M. Colbert ajoute : « Sa Majesté aura toujours sujet de s'étonner pour quelle raison les États faisant un si grand effort que celui du subside qu'ils donnent au Roi de Danemark pour entretenir le nombre de quarante vaisseaux, afin de garder la mer depuis la pointe de Scager jusques dans le Zandt, peuvent se résoudre de lui refuser deux cent mille livres d'avantage pour pouvoir joindre à leur flotte vingt bons vaisseaux, ce qui pourroit donner lieu de finir la guerre en beaucoup moins de temps... »

— Les vaisseaux qui étaient au Havre et devaient se rendre à la Rochelle sous le commandement de M. de Rabesnières-Treslebois, firent voile, le 1er novembre 1666, mais le vent les força à mouiller sur la grande rade et d'attendre qu'il se calmât et changeât de direction. Les capitaines avaient agi sans avoir prévenu, par civilité, M. le duc de Saint-Aignan, et ce seigneur était fort mal satisfait de MM. de Rabesnières, de Thurelle et de Villepars, ce que M. Brodart faisait connaître à M. Colbert, en même temps qu'il annonçait son départ pour Dieppe. Il allait presser le radoub du *Dragon,* et à ce sujet disait au ministre :

« Si votre intention étoit que le sieur de Préaux-Mercey commandât encore ce navire, je prendrois la liberté de vous supplier très-humblement,

connaissant l'humeur des capitaines, de lui ordonner d'être présent au radoub qui s'y fera, afin qu'en la présence de celui-ci, sachant comme il le doit les défauts, on puisse y remédier, et *que les autres soient obligés de changer une fois leurs plaintes ordinaires.* »

Ces menus détails ne sont pas inutiles, à notre sens ; ils font connaître l'esprit des officiers et les difficultés que rencontraient toujours les agents de l'administration, dans l'exécution des ordres de M. Colbert, parlant au nom du Roi, de ce Roi qu'on a dit toujours si bien obéi [1]. De cette prétendue obéissance aux ordres du souverain, voici un nouvel exemple ; c'est une note remise par Du Quesne à M. Colbert. L'auteur de la note parle à la troisième personne :

« Le sieur Du Quesne a laissé en partant » (lorsqu'il partit de Brest pour aller en Cour avec M. le marquis de Bellefonds) « un Mémoire par lequel il marque qu'il est très-nécessaire que le Roi sache que l'ordre qui fut expédié l'année dernière au grand prévôt de Bretagne pour le châtiment des déserteurs de la marine n'a eu aucun effet et que ledit prévôt n'a fait que de simples procédures, et comme *lesdits déserteurs ont leur retraite et protection chez des gentilshommes de la province, et que, quand ils savent que l'on les doit chercher chez eux, ils les font évader chez d'autres, et ainsi de l'un chez l'autre...* »

Du Quesne demande qu'on rende le grand prévôt responsable de ce fait de la retraite chez les gentilshommes de la province, sous peine de punition, et qu'aussi « les lieutenants du Roi, sénéchaux et tous juges, maires et échevins, soient rendus responsables de l'inexécution de l'ordre de Sa Majesté, et qu'il soit pourvu par la province aux frais des poursuites ». Du Quesne insiste pour qu'on remette les déserteurs repris entre les mains des officiers de la marine et que l'on agisse aussi avec rigueur contre « plusieurs déserteurs de l'armée qui est à Brest, et sont arrivés au Havre et à Dieppe, lesquels, pour se disculper, publient que depuis que les vaisseaux sont de retour de la mer audit lieu de Brest, l'on les tenoit à bord, et de là les envoyoit-on travailler aux batteries de terre et à traîner le canon sans les payer même des montres qui leur sont dues. L'on en a donné avis à M. de Saint-Aignan et sollicité de les faire arrêter, à quoi il n'a pas conclu ». Du Quesne sollicite des ordres exprès du Roi pour faire cesser cet état de choses préjudiciable à la marine.

[1] « Il (le Roi) était jeune, riche, bien servi, *obéi aveuglément.* » (Voltaire, *Siècle de Louis XIV*, chap. 6.) « Bien servi, » pas toujours; « obéi aveuglément, » presque jamais. Voilà le despote !



« Il seroit bon, dit-il, en finissant, que ces ordres fussent emportés par le sieur Du Quesne pour en pousser l'exécution là où il en sera besoin, aux lieux où il doit passer par ordre de Sa Majesté. Il demande aussi un ordre à tous gouverneurs, commandants de places, sénéchaux, maires et échevins, de lui faire ouvrir les portes, lui faire fournir les chevaux ou telle voiture qu'il commandera, en payant, partout où il passera pour la plus prompte expédition de son voyage. A Saint-Germain, ce 3e novembre 1666. » (Arch. de la Marine, ancien dossier de Du Quesne. Au dos de cette Note, on lit de la main de M. Colbert : « Le sieur Du Quesne, Déserteurs. »

Du Quesne quitta Paris bientôt après, le 3 novembre, se dirigeant sur Dieppe, où il trouva des commissaires chargés d'inspecter les ports de la Normandie pour aviser au moyen de les améliorer. Il arriva au Havre le 15 novembre[1]; nous avons une lettre de M. le duc de Saint-Aignan qui l'annonce. Le duc dit à M. Colbert :

«... MM. Berryer, Clerville, Du Quesne et les sieurs de Chastellon, Renier Jans, etc., viennent d'arriver de Dieppe, où il n'a pas tenu au troisième, *affecté pour cela*, qu'on n'ait fait autant de divers ouvrages comme il en veut faire : un bâtardeau et un canal, sur et dans quarante pieds de galet. »

Assurément cela était raisonnable; le port de Dieppe était à peu près comblé, et à ce point que le *Dragon* n'avait pu y entrer pour se réparer. Du Quesne insistait pour qu'on rendît ce port praticable, autant par affection pour la marine que par zèle pour sa ville natale; c'était ce double motif fort louable qui le rendait *affecté,* ou toujours épiant l'occasion, comme le lui reprochait M. de Saint-Aignan, adversaire du projet qu'aurait voulu voir adopté l'officier dieppois. « Dieu veuille, disait le duc, gouverneur du Havre, que pour le service du Roi toutes les intentions soient toujours aussi droites et aussi sincères que la mienne! » Les intentions de Du Quesne étaient sincères et droites; on pouvait lui opposer le manque d'argent, mais non pas l'inutilité des travaux, qu'il jugeait indispensables. Comme on allait discuter la question de l'amélioration du port du Havre, que le galet assiégeait sans cesse et qu'il fallait toujours chas-

[1] Dans son *Dictionnaire des bienfaits du Roi* (Bibl. Nat., Ms., Suppl. français, 579-16), l'abbé de Dangeau dit, sous la date du 29 novembre : « Le Roi nomma Du Quesne un des commissaires pour la visite des ports de Normandie. » Il y a là une légère erreur de date, peut-être seulement un *lapsus calami;* 29 se sera trouvé sous la plume du copiste au lieu de 9.

ser — on en est là encore! — M. de Saint-Aignan venait au-devant des critiques en disant :

« Il est entré cette après-dînée trois terre-neuviers, qui tiroient quatorze pieds d'eau chacun, dans le port, sans aucune peine, et le *Bourbon* y auroit pu entrer avec son canon » (son artillerie complète), « de l'état où il » (le port) « se trouve. » (Biblioth. Nat., Ms., Lettres à Colbert, 16 novembre 1666.)

Le chenal de Middelbourg n'était pas aussi sain que l'entrée du Havre. La *Ville de Rouen* s'y étant échouée, avait rompu quatorze de ses courbes, quelques varangues, et ouvert son fond; elle était hors d'état de naviguer. Déjà, dès Lisbonne, M. de Beaufort avait commandé qu'on lui donnât un bon radoub, mais le zèle du chevalier de Buous, de M. de Cordiol, son lieutenant, — un vieillard de plus de soixante ans, — et du chevalier de Lescalion, son enseigne, qui n'avaient pas voulu que leur vaisseau restât en arrière de l'armée, avait fait ajourner les réparations. On mit la *Ville de Rouen* dans le port, où on le raccommoda. » (Lettre de M. Janot, 18 novembre, parmi les lettres à Colbert, Biblioth. Nat.) M. de Buous avait reçu l'ordre d'aller au Texel avec le brûlot le *Saint-Antoine de Padoue*, commandé par M. de Cuers, ainsi que nous l'avons dit. Il devait s'aller joindre aux six vaisseaux que le Roi avait fait construire dans ce pays. Il devait aussi se concerter avec M. du Mas et M. Job Forant, — le capitaine de vaisseau que le Roi entretenait à Amsterdam pour veiller à la construction de six navires, — afin de partager les équipages du *Saint-Antoine* et de la *Ville de Rouen*, dans le but de donner aux six vaisseaux neufs un nombre convenable de gardiens pendant l'hiver. (Lettre du Roi, 5 novembre 1666. Archives de la Marine.)

Le Roi avait demandé que les États permissent que l'on fondît en Hollande un certain nombre de canons pour le service de la flotte française; les officiers de l'Amirauté d'Amsterdam avaient opposé des difficultés à l'exécution de la demande accordée. Le Roi s'en étonna et chargea M. d'Estrades de faire connaître à M. de Witt sa surprise de la conduite de ces officiers, « vu qu'ayant fait une dépense considérable pour faire bâtir à Amsterdam six vaisseaux, suivant la permission qu'ils en ont accordée en conséquence du traité de 1662, pour *se mettre d'autant plus en état de leur prêter la garantie à laquelle il est obligé par ledit traité*, cette permission deviendroit entièrement inutile, si, après la permission de bâtir des

vaisseaux, l'on ne donnoit aussi celle de fondre des canons et d'acheter toutes les marchandises et munitions nécessaires pour les mettre en mer. » (Le Roi à M. d'Estrades, 15 octobre; Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 80.) L'Ambassadeur de France fit des démarches auprès de M. de Witt, et, le 25 novembre, écrivit à M. Colbert que M. de Witt lui avait confirmé la parole qu'il avait donnée « qu'on accom» moderoit le Roi du nombre de quarante-trois canons » ; mais qu'ils » ne pouvaient être prêts qu'au mois d'avril 1667. « On ne les délivrera qu'après les avoir éprouvés et fait visiter par le sieur Forant et autres. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert.)

La fonderie de Saintes donnait de bons canons, mais n'en pouvait donner assez; il fallait que la France s'en procurât en Suède ou en Hollande, comme elle était obligée d'avoir recours aux chantiers du Danemark, de la Hollande et de la Suède, ceux de Brest, de Toulon et de la Charente n'étant pas encore montés de façon à fournir à la flotte les navires dont elle avait besoin pour grandir et se fortifier. En toutes choses, on était loin encore du but que M. Colbert s'était promis d'atteindre. On n'improvise rien en marine, et l'on est contraint d'aller lentement si l'on trouve contre soi la routine, les rivalités et les intérêts personnels.

M. de Beaufort ne s'endormait pas; autant qu'il était en lui, il hâtait le port de Brest. Répondant à une lettre de M. Colbert que nous n'avons pas vue, il écrivait, le 29 novembre, au Ministre :

« Sur le premier avis qu'il vous a plu me donner, j'avois déjà commencé à faire préparer quelques navires, dont la *Royale,* le *Dauphin* et le *Beaufort* sont du nombre. Si le beau temps me le permet, devant qu'il soit quinze jours la carène sera faite, et avec le *Prince,* je les pourrai bien mener à la Rochelle afin de les diligenter à prendre leurs vivres. Cependant, pour ne point perdre de temps, je ferai partir la *Perle,* l'*Écureuil,* l'*Étoile* et le *Croissant,* s'il plaît à Dieu, mardi prochain, et les envoirai croiser entre cy » (Brest) « et Ouessant; étant les meilleurs voiliers de la mer, ils n'ont rien à craindre et peuvent entreprendre ce qu'ils jugeront à propos. Ils me donneront avis de tout, prendront langue à Camaret ou au Conquet, afin de se rendre à la Rochelle, selon ce qui sera résolu et ordonné. Dès que la *Thérèse* et le *Sauveur* auront convoqué les vaisseaux du sel, que les quatre frégates susnommées favoriseront encore, je verrai si je ferai caréner la *Thérèse,* si j'en ai le temps, et prendrai si bien mes mesures, pourvu que les pluies ne nous désolent point » (il n'y avait point alors de chantiers couverts), « que je suivrai de près la flotte angloise... Cela ne paroît qu'un dessein de croiser; cette action *ne se pouvant faire sans garder le secret, il seroit bon de dire que je dois aller à Paris au premier*

jour et que, de la Rochelle, Sa Majesté m'a commandé de m'y rendre à son lever et à son coucher; cela fera un très-bon effet, qu'il ait la bonté de publier que j'ai des ordres de le faire. Jamais on ne s'imaginera ensuite que l'on ait d'autres desseins que celui de laisser les vaisseaux du Roi sur les croisières, *étant très à propos de tromper nos officiers là-dessus.* Avec dix ou vingt bons navires, je ne tiens pas impossible, en prenant bien mon parti, avec un peu de bon vent et de fortune, et quatre brûlots, d'en incommoder trente de MM. les Anglois singulièrement, si je les trouvois avec le convoi... N'oubliez pas, s'il vous plaît, Monsieur, de faire que Sa Majesté m'honore d'une lettre que je puisse montrer, par laquelle Elle explique qu'elle me commande d'armer dix-huit ou vingt navires pour aviser » (sur les côtes), « ayant su que les Anglois en mettoient en mer plus qu'Elle n'avoit cru. » (Bibl. Nat., Lettres à Colbert.)

L'Amiral avait, comme on le voit, répondu d'avance à l'ordre du Roi, d'armer promptement et de prendre la mer. M. de Beaufort ne voulait pas se contenter de couvrir les côtes et de les défendre contre les insultes de l'ennemi, il voulait avoir plus que les douze navires destinés d'abord à croiser à l'ouest de la Manche; il prétendait, avec une escadre d'une vingtaine de vaisseaux partant de la Rochelle, chercher les Anglais et les attaquer, si leur nombre n'était pas de beaucoup plus grand que celui des vaisseaux dont il pourrait disposer. C'était là un mouvement spontané qui ne déplut point à Louis XIV; pour nous, il répond à l'accusation que nous sommes obligé de reproduire encore pour en montrer de nouveau l'indignité, accusation qui veut que les Rois de France et d'Angleterre eussent imaginé une partie d'échecs où les pièces marchaient en arrière, de part et d'autre, après des attaques simulées. M. de Beaufort y allait « bon jeu bon argent », et pour être plus assuré de surprendre les Anglais, il priait avec instance qu'on gardât le silence sur ses opérations réelles et qu'on trompât « les officiers » comme le public par des confidences menteuses au sujet de l'action qu'il allait entamer. Cela était prudent.

Une lettre de la main du Roi à M. de Beaufort annonça bientôt à l'Amiral que Sa Majesté avait désigné tous les vaisseaux qu'Elle pourrait mettre à la mer l'année prochaine et qu'Elle en avait nommé tous les capitaines destinés à les commander. M. Colbert devait en envoyer la liste à Son Altesse. Le Roi annonçait en même temps « qu'il avoit résolu de faire fermer tous les ports du royaume pour » pouvoir former avec plus de facilité les équipages de l'armée. » Louis XIV ajoutait, quant à ce qui regardait particulièrement le duc

de Beaufort : « Sa Majesté estime que, quand bien même la propo-
» sition qu'il a faite de remonter en mer pendant cet hiver ne réus-
» siroit point, il ne doit pas quitter le port de Brest ou celui de la
» Rochelle, parce que sa présence sera toujours fort avantageuse au
» bien de son service. » La lettre du Roi, entrant ensuite dans le détail, recommandait l'établissement des écrivains sur les vaisseaux, et le payement des équipages à la banque (c'est-à-dire sur le pont, publiquement et devant tous), que le Roi a jugé nécessaire « depuis
» qu'il a reconnu le mauvais usage que quelques capitaines ont fait de
» la liberté qu'ils ont eue jusques à présent de payer leurs équipages ». Ces Messieurs payaient, en effet, quand ils voulaient, et faisaient attendre l'argent à leurs hommes quelquefois des années entières. La lettre ordonnait à l'Amiral de tenir toujours les équipages en haleine, de s'appliquer à former de bons canonniers en faisant faire à ceux qui avaient le maniement des canons, de perpétuels exercices « tant
» à terre que sur son vaisseau et sur ceux de quelques autres plus
» expérimentés et habiles capitaines de l'armée. » La dernière prescription du Roi à son cousin était celle-ci : « Qu'il examine s'il ne
» seroit pas bon de tenir toujours à bord de l'Amiral un maître à
» montrer le pilotage et établir aussi un maître canonnier pour mon-
» trer l'exercice du canon et attirer dans la compagnie des gardes de
» la marine le plus grand nombre de jeunes gentilshommes qu'il se
» pourra et les appliquer à apprendre les sciences. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 111.).

— M. d'Estrades avait demandé à M. de Witt la permission de faire lever les matelots français et étrangers qui étaient en Hollande et ne servaient point pour lors sur les vaisseaux des États, afin de former des équipages aux navires construits à Amsterdam, aux frais du Roi; il obtint cette permission « à condition, dit l'Ambassadeur, que nous ne leur donnions pas plus d'argent pour la levée qu'ils (les Hollandais) n'en donnent. » M. de Witt annonça à M. d'Estrades que les États accorderaient à M. du Mas un acte qui autoriserait cet agent de la France à faire arrêter les déserteurs français en quelque lieu qu'ils fussent réfugiés. Quant à l'éternelle négociation pour les saluts, elle n'avait pu faire un pas, et il était certain qu'elle n'en ferait plus. A ce sujet, M. d'Estrades disait à M. Colbert :

» Quant à la manière dont les États agissent pour le salut, je suis de votre avis, et je prie Dieu que le Roi n'aie jamais besoin d'eux. Cependant leurs grandes forces à la mer leur fera tenir la résolution qu'ils ont prise

de *ne saluer du pavillon aucun Roi que celui-ci ne leur rende le salut de même*. Et de la manière que l'État est gouverné et de la fierté dont les Amirautés agissent et l'impression que les peuples ont là-dessus, je suis certain que sur ce point ils romproient plutôt que de se relâcher. » — 2 décembre 1666. (Bibl. Nat., Lettres à Colbert.)

Le même jour, l'Ambassadeur de France à la Haye adressait à M. Colbert une lettre chiffrée, annonçant au Ministre qu'il avait communiqué à M. le Grand Pensionnaire « confidemment » tout ce qui était contenu dans un Mémoire du 26 novembre adressé de Paris à lui Ambassadeur, touchant les avantages que les États et la cause commune recevraient d'une jonction de dix-huit grands vaisseaux hollandais aux vaisseaux armés par le Roi, « *pour aller combattre cette flotte angloise* » qui se préparait à sortir. M. de Witt lui avait répondu qu'en effet il savait par des avis d'Angleterre que le Roi Charles II préparait cinquante vaisseaux, dont la moitié devait venir au Sund chercher une flotte marchande chargée de toutes sortes d'ustensiles pour leur armée navale, pendant que les autres iraient à Tanger chercher des munitions et beaucoup d'autres choses qui leur manquent. M. de Witt avait ajouté « que ce seroit un beau » coup à faire la rencontre de cette flotte que de la combattre »; mais que MM. les États ne pouvaient équiper dix-huit vaisseaux pour un tel dessein; que ce serait rompre toutes les mesures qu'ils ont prises pour la campagne prochaine; que les Amirautés avaient réglé vingt-quatre navires pour croiser, tant du côté du Nord que dans la Manche; que les autres resteraient dans les havres, étant hors d'état de servir avant le printemps; que si l'on rencontrait les Anglais, ceux-ci pouvaient toujours éviter le combat s'ils étaient plus faibles, et se retirer à Cadix, à Lisbonne ou ailleurs pour se mettre à l'abri; qu'ainsi, après une campagne d'hiver, les vaisseaux du Roi et ceux des États ne pourraient servir au printemps, fatigués par la navigation pendant l'hiver; qu'enfin les États, après tant de dépenses qu'ils ont faites, ont résolu de tenir leurs forces rassemblées pour être les premiers en campagne et « maîtres de la langue » (*sic*); qu'il serait donc impossible de les faire consentir à une séparation des éléments de leur flotte.

M. d'Estrades concluait ainsi : « Je ne vois pas, Monsieur, qu'il » y ait lieu d'espérer aucun changement à cette résolution, et même » j'ai remarqué par le discours de M. de Witt que les États pré- » fèrent la réputation d'être forts à la mer, sur leurs côtes, à tout

» l'intérêt des richesses qui leur viennent de la Méditerranée. »

M. de Beaufort, à qui un extrait de cette lettre avait été communiqué, écrivait de Brest, le 13 décembre, à M. Colbert :

« Je ne m'étonne pas de la réponse qu'on a faite à M. le comte d'Estrades, les Hollandais n'agissant en cette occasion que par leur propre intérêt; et, comme ils ont peu ou point de bâtiments en Levant, et qu'en leur pays ils ne regardent qu'au compte des marchands, ils n'ont garde d'envoyer et de faire la dépense d'une escadre de ce côté-là. Si nous agissions par le même principe, nous aurions la même raison de ne vouloir pas aller vers le Nord qu'ils ont de négliger le Levant. Quelque chose qu'ils dient, je suis persuadé qu'ils auroient peine à me détromper que la chose du monde la plus avantageuse à présent, et où il y a le plus d'apparence de réussir, est celle qui leur a été proposée. Il n'y a que Cadix, Gibraltar et Malte où les ennemis puissent assembler leurs marchands; c'est justement là que je les demande, pourvu que j'aie permission de les y attaquer. »

Le jour où le duc de Beaufort disait au Ministre son sentiment sur la conduite des Hollandais, et faisait connaître le regret qu'il éprouvait de ne pouvoir, en compagnie des vaisseaux des États, exécuter le plan qu'il avait formé contre les Anglais, Du Quesne écrivait à M. Colbert :

« M. le duc de Beaufort m'ayant confié le secret du dessein qu'il a proposé au Roi de grossir l'armement pour cet hiver et de suivre les Anglois qui sont au détroit » (de Gibraltar), « je me trouve obligé de vous en dire mon sentiment, qui est que, pourvu que le secret et la diligence soient conservés, cet armement réussira, d'une façon ou d'autre, à l'honneur de la Marine, ayant pour but d'aller chercher à combattre les Anglois dans une saison où ils ne s'attendent pas que les François soient si forts en mer, eux étant bien avertis que le Vaisseau Amiral est désarmé; et comme je remarque que tous les vaisseaux proposés d'armer pour cette partie sont ceux qui auront le moins besoin de radoub, et même si peu, à moins de quelque cas imprévu ou d'un grand combat, lequel ne se pourra faire sans que les ennemis en soient encore plus endommagés; et quand même cet armement ne rencontreroit pas cet hiver les Anglois, ne croyant pourtant point qu'il les puisse manquer s'ils sont au détroit, cette démarche ne peut être que belle, ayant pour but de revenir sur ses pas ez côtes de France, pour joindre le corps de l'armée à la fin de mars, dans lequel temps on n'aura pas peu d'affaires pour achever les vaisseaux neufs, radouber les autres, les équiper d'agrès et les armer de bons matelots. »

Du Quesne arrivait du Havre quand il écrivait ces lignes à M. Colbert. On préparait pour lui le *Prince,* qu'il devait monter au

lieu du *Vendôme,* dont les réparations demandaient plus de temps qu'on n'en voulait mettre pour pousser dehors l'escadre des douze vaisseaux. L'Amiral faisait donner au *Prince* tout le canon de fonte du *Vendôme,* à l'exception de six petites pièces.

« Ainsi, avait dit M. de Terron le 3 décembre, nous voilà asseurés de 60 pièces de canon de ce côté-là. Son Altesse me charge de vous envoyer la liste ci-jointe de plusieurs villes, desquelles il dit avec quelque certitude que l'on pourroit tirer 100 pièces de canon. »

Ces villes étaient Nevers, La Charité (2 pièces), Gien, Orléans, Amboise, Tours, Loche, Saumur, Angers, le Pont de Cé, Nantes, Chinon, Loudun, Bourges et Chenonceaux, où étaient quatre petits canons à vendre.

M. de Terron avait fait faire une seconde revue de tous les équipages, afin de « prendre ensuite un parti pour leur entretien ». Il écrivait le même jour au Ministre ce mot fort singulier et assurément fort curieux :

« MADAME DU QUESNE A EU LE CRÉDIT JUSQUES AUJOURD'HUI DE M'EMPÊCHER *de faire la revue de l'équipage de son marit (sic)*, M. l'Amiral ayant toujours fait remettre de jour à autre aux commissaires que j'ai envoyés pour faire ladite revue. *Il y avoit assez lieu de faire une affaire de cela; mais j'ai vu qu'il convenoit, avec votre intention, de couler, et je vous supplie de n'en rien témoigner,* encore que la chose soit d'assez de conséquence dans un équipage de 600 hommes, où il n'y a point d'écrivain du Roi. Je vous parle particulièrement de ceci pour avoir occasion de vous dire que je vois sensiblement *que M. l'Amiral avoit pris quelque mesure avec ledit sieur Du Quesne et lui avoit déposé quelque secret qui fait qu'il le craint à présent.* »

Il y avait là un peu de prévention de la part de M. de Terron. L'intervention de madame Du Quesne avait de quoi le surprendre, Du Quesne étant à Brest. Sa femme, qui partout était son homme d'affaires, avait obtenu qu'on retardât le payement de l'équipage du *Vendôme*. L'Amiral, par politesse et par condescendance pour le Chef d'escadre, qu'il estimait, avait autorisé un retard d'un mauvais exemple; il le savait, et, pour que la chose ne se renouvelât pas et ne lui fût point d'ailleurs imputée à crime, il écrivait, le 6 décembre, à M. Colbert :

« Je crois, Monsieur, que le Roi trouvera bon que ni M. Du Quesne ni aucun autre ne soient exempts de pratiquer la manière avec laquelle on a satisfait et payé les équipages. Mon honneur et mon obéissance m'obligent à en user de la sorte. »

C'était de quoi étonner un peu M. Colbert, qui dut comprendre que M. de Beaufort demandait un ordre sérieux du Roi pour faire rentrer Du Quesne dans la voie dont il ne s'écartait que trop par habitude, et obtenir de lui qu'il fît payer « à la banque » son équipage, selon le nouvel usage, favorable aux matelots et aux soldats. M. l'Amiral n'avait pas voulu faire un coup d'autorité en contraignant Du Quesne, et une chose incivile en refusant du temps à madame Du Quesne; il désirait bien vivre avec un officier dont il avait besoin; mais il souhaitait que le ministre l'invitât formellement à faire respecter les intentions du Roi en ce qui était du payement des équipages. Du Quesne se décida enfin, et M. de Terron put écrire à M. Colbert le 16 décembre :

« Il y a trois jours aujourd'hui que l'on s'emploie à payer l'équipage du *Vendôme*, et il y a encore de la besogne pour un jour. Je dois vous dire que M. Du Quesne fait son devoir et satisfait fort bien à ce qu'il doit. »

Empruntons à la lettre du duc de Beaufort quelques détails intéressants. Après avoir « fait difficulté jusqu'alors de montrer une » grande sévérité touchant les déserteurs », l'Amiral annonçait qu'à la fin il était contraint de se montrer sans pitié. « Demain, disait-il, » nous ferons justice de trois ou quatre d'entre eux.... Il y en a » d'autres de pris de tous les côtés, lesquels seront exécutés » (pendus) « sur les grands chemins. » Passant au mouvement des vaisseaux, M. de Beaufort annonçait que bientôt la *Royale*, le *Jules* et le *Dauphin* seraient prêts. « Ce dernier n'ayant pas de capitaine, par » l'absence de M. de Martel, M. de Bellefonds m'a témoigné avoir » envie de le monter, s'assurant que M. de Martel consentira volon- » tiers à lui donner son équipage, étant très-bons amis. Je lui ai » promis, Monsieur, de vous en écrire pour savoir la volonté de » Sa Majesté. Il s'en va à la mer avec Beaulieu, en attendant que » M. Du Quesne fasse de même » (ce n'était pas un reproche que faisait l'Amiral; le navire destiné à Du Quesne n'avait pas fini son armement), « et s'attend que, selon les ordres du Roi, je lui ferai » tenir ledit vaisseau prêt. Il paroît en lui un grand empressement » et une passion extraordinaire de savoir le métier, et son exemple » sert à piquer d'honneur tous nos officiers. Je vous prie donc de » me faire réponse. »

La passion de M. de Bellefonds pour le métier de la mer était, en effet, extraordinaire. M. Bernardin Gigault, marquis de Belle-

fonds, gentilhomme de la chambre du Roi, né vers 1630, — puisqu'il mourut âgé de soixante-quatre ans, le 4 décembre 1694, selon le Père Anselme, — était Lieutenant général des armées du Roi depuis 1655, et devait continuer honorablement sa carrière, au milieu de laquelle il trouva en effet le bâton de Maréchal de France (8 juillet 1668). Sa mission en Hollande en 1666, et son intervention dans les affaires de la Marine lui inspirèrent apparemment le goût « du » métier » et le portèrent à naviguer un peu ; — il avait alors trente-six ans et toutes les ardeurs de la jeunesse. Le marquis ne laissa pas à M. de Beaufort seul le soin de solliciter la faveur qu'il attendait du Roi ; il se hâta d'écrire à M. Colbert en même temps qu'à Louis XIV (6 décembre) pour obtenir l'agrément de Sa Majesté en ce qui touchait au commandement du *Dauphin*. Il finissait ainsi sa lettre à M. Colbert : « J'ay, pendant la guerre de terre, fait quelquefois des » campagnes plus bizarres et en des pays aussi différents ; c'est un » zèle qui peut être indiscret ; je le réglerai toujours comme *le maître* » l'aura agréable. » Il signa cette lettre : Bellefont (*sic*). M. de Bellefonds — dont le nom devrait peut-être s'écrire Bellefons — s'embarqua donc sur l'*Écureuil* avec M. de Beaulieu pour commencer la croisière de la Manche ; obtint-il ensuite le commandement provisoire du *Dauphin ?* Non. Le Roi en avait besoin ailleurs que sur un vaisseau et le rappela auprès de lui. Nous savons par ce passage d'une lettre de M. de Beaufort que le Lieutenant général avait quitté Brest pour Paris avant le 10 décembre : « Nous voyons tous partir » M. de Bellefonds avec regret. Je lui ai dit mes sentiments sur » toutes choses. Dans le peu qu'il a été ici, il a donné un bel exemple » à toute l'armée, et je m'en sers envers tous nos officiers. Il eût » appris beaucoup de choses en peu de temps. » (M. de Beaufort, 10 décembre 1666; Bibliothèque Nationale, Manuscrits, Lettres à Colbert.)

La coutume qui s'était établie dès longtemps et que M. Colbert n'avait pas encore rompue en s'appuyant fortement de la volonté du Roi, coutume qui laissait les capitaines choisir, suivant leur rang d'ancienneté, les vaisseaux qu'ils devaient monter, apportait chaque jour quelque embarras au chapitre des armements. Du Quesne avait voulu avoir le navire destiné au chevalier Paul et avait fini par échanger le *Vendôme* contre le *Prince*. Le *Vendôme* avait perdu de ses qualités et devait subir un grand radoub pour en reprendre quelques-unes ; alors M. Mathurin Gabaret refusa ce vaisseau, et ne se

décida à l'accepter qu'après bien des résistances; M. de Beaufort écrivit à ce sujet à M. Colbert, le 16 décembre :

« Ce n'a pas été sans peine que nous avons réduit M. Gabaret à monter sur le *Vendôme;* cela m'a coûté des bourrasques de sa colère et de son emportement qu'en un autre que lui je n'aurais pas souffertes; mais, comme je le connois, je lui ai laissé passer son feu, puis nous l'avons mis sur un bon pied. M. de Terron et moi nous lui lèverons ses matelots, et il songera au radoub, aussi bien que moi, pendant que je serai ici, de ce beau et utile navire, duquel j'espère venir à bout, et y mettre dès demain des ouvriers. *Si on le faisoit comme M. Du Quesne l'a proposé, il ne seroit pas fini d'un an;* il faudroit quelque dorure et peinture à ce vaisseau, étant simplement gris. — Je serois bien aise de mettre dans la tête à M. Paul de monter la *Princesse,* qui est en Charente, afin que M. Du Quesne ne changeât point le *Prince,* s'il ne monte point l'Amiral, étant d'une conséquence grande et d'une perte de temps effroyable de verser l'équipage d'un vaisseau sur un autre. »

M. de Terron écrivait le même jour à peu près la même chose, au sujet de M. Gabaret, qui « s'étoit fort tourmenté de ce que l'on proposoit de lui ôter son *Breton* pour lui donner le *Vendôme, au refus, à ce qu'il dit, de M. Du Quesne* », et à la fin s'était « fort agréablement rendu à ce qu'il plairoit au Roi de lui commander. » M. Mathurin Gabaret était choqué de ce qu'on lui imposait un navire qu'avait en effet refusé Du Quesne, et que, par conséquent, on l'empêchait d'aller à la mer cet hiver. Sur le *Vendôme,* voici une singulière phrase de M. Colbert de Terron : « Ce n'est pas une chose » de peu d'importance que l'affaire se soit accommodée ainsi, car » le *Vendôme* est un vaisseau *à décider;* faisant bien, il soutient tout » ce qui est auprès de lui, et faisant mal il emmène tout après lui. » Tout dépendait donc du capitaine, et l'observation, en allusion à la manœuvre de l'escadre, à la tête de laquelle était le *Vendôme,* qui s'était éloignée à l'entrée de la Manche du pavillon Amiral, était peu flatteuse pour M. Paul. M. de Terron ajoutait : « Sans faire tort à » toute l'armée, il » (le vaisseau) « ne peut être entre meilleures » mains » (que celles de M. Gabaret). C'était, en effet, un officier plein d'expérience, qui avait été assez longtemps l'œil et le bras de M. de Beaufort, mais qui le cédait en ancienneté à Du Quesne, qui, selon l'usage, avait le droit de se montrer difficile et de choisir. Voici, cependant, qu'il arriva encore une contrariété à Du Quesne. On contestait toujours du rang entre vieux officiers, et ce qui avait déjà été réglé pour notre Dieppois était remis en question. Rien n'était

durable dans cette organisation toujours mobile, et Du Quesne en était réduit à se défendre et à présenter de nouveau à M. Colbert l'état de ses services. Il écrivait, le 20 décembre, au ministre, une lettre que nous allons reproduire en son entier :

« Monseigneur, au moment que M. le duc de Beaufort m'ordonne de m'embarquer avec lui pour aller à Landévéneck, il m'avertit que Sa Majesté est sur le point de régler le rang des officiers de son armée navale et que j'aye à soutenir mon droit. A quoi je lui ai fait réponse que le Roi et vous, Monseigneur, aviez examiné de nouveau les raisons pour lesquelles Sa Majesté m'avoit donné ses ordres pour avoir dès l'année dernière le commandement sur l'escadre de Ponant, indépendant de tout autre que de M. l'Amiral, et que depuis, *le peu d'expérience, notamment en ces mers, de ceux qui me disputent le rang*, ayant été connue dans les rendez-vous de l'armée en la dernière campagne, même du témoignage de M. de Beaufort, qui toutefois pour soutenir ce qu'il m'a fait à Belle-Isle, persuadé depuis dix mois par ces Messieurs Paul et Martel, que j'avois surpris le Roi en obtenant le rang que Sa Majesté m'a fait l'honneur de m'octroyer, ce qui selon eux, sans le consentement de l'Amiral, n'est pas soutenable; c'est pourquoi il appuye contre moi leur commission de Lieutenant général, à quoi j'ai répondu tant de fois, que je crains de vous être importun en répétant que l'*ancien et premier Chef d'escadre a toujours servi en qualité de Lieutenant général*, ce qui a toujours été pratiqué dans l'ancienne marine et dès l'année 1650.

» Au voyage du Roi à Bordeaux, je fus réputé tel *en arborant le pavillon carré au grand mât;* et il vous peut souvenir et à M. Le Tellier et à M. de Lionne, que la dernière fois que les Espagnols assiégèrent Dunkerque, il fut question d'y faire entrer du secours par mer, j'entrepris de le faire avec des doubles chaloupes, et que cette entreprise cessa parce que deffunt M. de Vendôme » (César, alors Amiral de France) « fit ajouter de son chef dans mon instruction que j'obéirais au sieur de Nuchèzes, qui n'était encore que Lieutenant général en l'armée navale. *Sur quoi, ayant fait ma remontrance à Sa Majesté, étant à Compiègne, en présence de la Reine et de son conseil, et contre le sentiment de M. l'Amiral qui me vouloit contraindre d'obéir au dit sieur de Nuchèzes, le Roi me dispensa de cette obéissance,* ayant considéré mes raisons *d'ancien Chef d'escadre et, par conséquent, de plus ancien Lieutenant général.*

» Et j'estime que, par de mêmes considérations, Sa Majesté, dans ses ordres du mois de juin 1665, en me faisant l'honneur de me donner le commandement de l'escadre de Ponant composée de nombre de ses plus forts vaisseaux, me dispensa d'aucun autre commandement que de M. l'Amiral. Ainsi, Monseigneur, je m'appuie si fort sur la bonté et justice du Roi, et sur votre protection auprès de Sa Majesté, que, dans le règlement qu'elle va faire elle me conservera mon droit et en outre concédera, s'il lui plaît, que les commissions dont ces Messieurs se vantent

tant n'ont pas été obtenues par le mérite ni par l'ancienneté de leurs services. J'espère d'autant plus, Monseigneur, que je sais que vous aimez infiniment le service du Roi ; c'est ce que je tiens pour mon principal appui auprès de vous, à qui je suis avec respect (*sic*), Monseigneur, votre très-humble et très-obéissant serviteur.



Brest, le 20e décembre 1662 (*sic* pour 1666.)

« Depuis cette lettre écrite, M. le duc de Beaufort m'a proposé de *tirer un billet* avec ces Messieurs pour le rang, où sur la déduction de mes raisons, sur ce qui me reculoit, il n'a pu s'empêcher de témoigner son aversion, comme il fit à Belle-Isle, contre ce que le Roi m'a donné cette independance et le pavillon de Vice-Amiral, sans son consentement, en sorte, Monseigneur, que si je n'ai pas de protection sur les expédiens qu'il propose contre moi, je ne dois espérer que chagrin le reste de ma vie. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert).

Cette lettre est précieuse, autant pour la biographie de Du Quesne que pour l'histoire de l'organisation navale à cette époque de l'administration de M. Colbert. Du Quesne se prévalait tout à la fois de l'usage établi dans l'ancienne marine, la marine de Richelieu et de Mazarin, et du fait qui, en vertu de cet usage, avait établi pour lui un droit qu'on lui contestait toujours, mais qui, encore en 1665, avait triomphé des prétentions de MM. Paul et de Martel. Il ne reconnaissait pas aux Lieutenants généraux pourvus de commissions du Roi, ayant l'attache de l'Amiral, le pouvoir de prendre le pas sur lui, le plus ancien et le premier Chef d'escadre de l'armée. Il est vrai qu'en lui donnant, au mois de juin 1665, le commandement de l'escadre du Ponant, ce qui le faisait Vice-Amiral de la flotte quand son escadre se réunirait au corps d'armée amené du Levant par M. de Beaufort, le Roi avait fait un acte souverain qui blessait les prérogatives de l'Amiral, dont, pour toutes choses, il fallait avoir l'attache et l'agrément. Le Roi avait agi en maître, M. de Beaufort n'avait point protesté d'abord ; mais, à Belle-Isle, quand il trouva Du Quesne revenant de Lisbonne, il donna l'escadre du Ponant au chevalier Paul, et ordonna à Du Quesne, qui était pratique des

mers où allait naviguer la flotte, de venir à bord du vaisseau Amiral, pour le guider dans la Manche. Du Quesne lui rendit un grand service, que d'ailleurs M. de Beaufort était en droit de réclamer, commandant de l'armée et Amiral de France, et, en cette double qualité, pouvant ordonner et devant être obéi.

Le commandeur Paul remplit mal son office, et, avec son escadre, resta loin du pavillon Amiral, naviguant timidement dans des eaux qu'il ne connaissait pas autant qu'il connaissait celles du Levant, et, en définitive, exposant lui et l'armée aux coups des Anglais, par une séparation dont la tempête ne fut point apparemment la seule cause. Lorsque Du Quesne quittait le *Vendôme* à Belle-Isle pour monter l'Amiral (le *Saint-Philippe*), il prétendait bien reprendre son escadre du Ponant, et son rang de Lieutenant général, lorsqu'il quitterait M. de Beaufort. Il avait sans doute raison, ayant pour lui la parole du Roi, la possession, un service nouvellement rendu, et le passé qu'il rappelait dans la lettre qu'on vient de lire. Il n'y avait que deux charges de Lieutenant général dans la marine, mais le Roi pouvait donner des commissions provisoires, commissions pour une campagne et renouvelables.

M. de Terron avertit M. Colbert que quatre des vaisseaux de Brest étaient partis « *pour aller faire la guerre* » et qu'un cinquième, le *Duc*, était allé « à la Rochelle prendre des vivres ». (23 décembre.) Ainsi, Brest, où était rassemblée une partie de la flotte, n'était pas en mesure de fournir des vivres à un des vaisseaux armés ! On s'approvisionnait encore en Charente. Tout ou à peu près tout était à faire à Brest, regardé jusque-là comme un port secondaire. Il ne devait prendre que plus tard son importance et devenir le premier arsenal maritime du royaume.

Le 23 décembre 1666, M. Colbert adressa à M. de La Roche Saint-André, revenu d'Angleterre, une instruction pour commander l'escadre des vaisseaux que le Roi avait fait bâtir et qu'on armait à Amsterdam et à Copenhague. Cette escadre devait être composée de neuf vaisseaux de guerre, de quatre brûlots et deux galiotes d'avis, savoir : six grands vaisseaux et deux galiotes contruits à Amsterdam, trois brûlots qu'on avait achetés dans cette ville, deux grands vaisseaux construits à Copenhague, le vaisseau la *Ville de Rouen*, qui était à Flessingue à ce moment-là, et le brûlot le *Saint-Antoine de Padoue,* qui était au même port. M. de La Roche devait mettre son pavillon sur le *Frédéric,* un des deux vaisseaux danois, et M. Job

Forant monter le *Grand Danois*, l'autre vaisseau construit à Copenhague. Le Roi de Danemark avait promis trois cents bons matelots pour mener le *Grand Danois* et le *Frédéric* de Copenhague à Amsterdam, et les États de Hollande avaient permis de lever quatre cents matelots étrangers pour les équipages des vaisseaux de l'escadre. Les matelots étrangers que les États autorisaient la France à lever étaient en général des Français, non pas de ceux qui servaient activement sur les vaisseaux de la Hollande, mais, comme nous l'avons vu plus haut par une lettre de M. d'Estrades, ceux qui s'étaient provisoirement habitués dans les Provinces-Unies et attendaient des embarquements sur des navires du commerce.

Il y avait ainsi, à l'étranger, un grand nombre de sujets français qui allaient s'y louer parce qu'on les payait mieux là qu'en France. M. Colbert voyait depuis longtemps les levées de matelots difficiles pour la composition des équipages de la flotte royale; il savait que la fermeture des ports n'apportait qu'un faible remède à ce déplorable état de choses, et que d'ailleurs elle gênait le commerce, qu'il voulait favoriser; il proposa donc au Roi une mesure que nous fait connaître un des articles du « pouvoir et instruction » donné à M. de La Reynie, en décembre 1666. (Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 115.) M. Nicolas de La Reynie, celui-là même qui eut, de mars 1667 au 29 juin 1697, l'office de Lieutenant général de police de la prévôté de Paris, reçut l'ordre d'aller, de Dunkerque à Andaye, « s'informer de tous les abus et malversations tant des juges que de tous officiers, de quelque qualité et condition qu'ils soient, *sans aucune exception et nonobstant tous priviléges, et parfaire le procès au coupable souverainement.* » L'instruction porte :

« La fin principale de son voyage doit être d'augmenter la navigation dans tout le royaume. Pour cet effet, il faut réformer les abus qui se commettent en l'administration de la justice; *en retrancher les frais, ou tous ou la plus grande partie, toutes les longueurs,* afin que les gens de mer étant bien persuadés qu'ils recevront à l'avenir bonne et briève justice, ils puissent s'adonner avec plus de facilité et plus de succès à la navigation et en attirer d'autres par ce moyen... Faire un rôle exact de tous les gens de mer qui se trouvent dans l'étendue de chaque amirauté; (noter) « leurs diverses professions », (chercher) « les moyens de les augmenter. »

Il y a là en germe la pensée qui se montra plus tard dans l'établissement des *classes*. L'instruction continue et nous montre le

commencement de l'entretien des matelots par l'État, pour les retenir en France :

« (Voir) les priviléges qui peuvent être donnés à tous ceux qui s'adonneront à la mer. Pour tous les matelots et autres gens de mer qui voudront s'enrôler au service du Roi pour trois ou quatre ans, la solde entière et victuailles pendant le temps qu'ils serviront en mer et la solde réglée de cinq sols par jour » (c'était quelque chose alors) « pendant tout le temps qu'ils seront à terre, pour les simples matelots, et les pilotes et officiers mariniers à proportion, avec permission » (à tous) « de pouvoir vaquer le long des côtes aux pêcheries pendant le temps qu'ils ne serviront point le Roi en mer. »

Maintenant voici l'article auquel nous avons fait allusion en commençant à parler du pouvoir donné à M. de La Reynie :

« Un point fort important... consiste en *la résolution que Sa Majesté a prise de rappeler tous ses sujets qui sont à présent au service des princes étrangers et d'empêcher qu'à l'avenir aucun ne s'y puisse engager*... à présent que Sa Majesté a augmenté considérablement le nombre de ses vaisseaux et qu'elle a besoin pour servir sur ses armées navales de rassembler de toutes parts tous ses sujets qui lui peuvent servir, et que, par le payement effectif qui a été fait depuis quatre ans, il y a lieu de croire que la bonne foi est suffisamment établie, pour parvenir à la fin que se propose Sa Majesté. »

Le Roi souhaitait que M. de La Reynie examinât la question de savoir « quelles grâces » on pourrait accorder « de moins de consé- » quence que l'exemption des tailles », à laquelle on avait pensé d'abord, « à tous ceux qui s'adonnent à la mer, même aux voyages » de long cours. » Il engageait son commissaire à chercher le moyen « d'obliger tous les maîtres et capitaines des bâtiments de prendre » toujours deux jeunes garçons dans leur bord pour apprendre leur » métier. » Il estimait que si un navire de 50 tonneaux et au-dessous prenait un mousse (le mot n'est pas dans l'instruction, mais il correspond au terme : *jeune garçon de navire,* et nous l'employons comme plus connu aujourd'hui), « un navire de 100 tonneaux en » pouvait avoir deux, un de 200 quatre, et ainsi à proportion. »

Quand Louis XIV parlait du nombre de ses vaisseaux considérablement augmenté, il faisait allusion aux navires neufs descendus des chantiers de Brest et de Toulon, et à l'escadre de M. de La Roche. Il prétendait aller plus loin, ainsi que le prouve ce passage d'une lettre chiffrée de M. d'Estrades à M. Colbert :

«... J'ai appris, Monsieur, avec beaucoup de joie, que, dans quatre ou

cinq ans, le Roi aura *cent bons vaisseaux en mer;* après cela, Sa Majesté pourra se vanter d'être le plus puissant et le plus grand monarque du monde, et vous, Monsieur, d'avoir fait en France ce que les plus grands hommes du temps passé n'ont jamais su faire, d'établir le commerce en France, la police dans Paris comme dans une république » (ceci est assez singulier!), « et former une armée navale de cent vaisseaux. Pour bien profiter de ces beaux et grands projets, je souhaite qu'il n'y ait point de guerre par terre, qui seule pourroit apporter un obstacle aux grandes richesses qu'on pourra acquérir dans le royaume étant maîtres de la mer. »

Nous n'avons pu trouver la lettre de M. Colbert à laquelle répondait, de la Haye, le 16 décembre, l'Ambassadeur extraordinaire de Louis XIV auprès des États généraux de Hollande. — On a vu, par une lettre de M. de Terron, lettre du 23 décembre, que quatre des douze vaisseaux destinés à tenir la mer pendant l'hiver de 1666-1667, avaient quitté Brest « pour aller faire la guerre ». Ils devaient agir seuls, les Hollandais ne voulant pas garder la Manche avec la France, qui le leur avait proposé. Si Louis XIV avait eu, ainsi qu'on l'a dit, — et nous avons surabondamment montré combien cette opinion, accréditée par l'ignorance des documents et aussi par le parti pris contre le Roi, est erronée et malveillante, — si Louis XIV avait eu avec Charles II un traité secret qui les engageait l'un et l'autre à l'inaction, aurait-il fait pour l'hiver un armement assez considérable, aurait-il envoyé dans la Manche, où la mer est dure et difficile, où les vents sont violents dans la mauvaise saison, où les vaisseaux n'avaient point de ports de refuge, ses navires, qu'il pouvait retenir très-décemment à Brest et à la Rochelle, sous prétexte de grands radoubs à leur donner? Non, cent fois non. Et c'est ici le cas de répéter ce qu'a dit Brantôme : « Chacun en parle comme » il veut, et selon les passions et affection qu'il possède, et fait voler » et raisonner la renommée comme il lui plaît. »

XXXVIII.

Nous n'en avons pas encore fini avec cette année 1666, qui tient une assez grande place dans l'histoire de Du Quesne et dans celle de la Marine, bien que Du Quesne et les vaisseaux de France, quelques-uns exceptés, n'aient pas combattu. Nous avons été long dans le récit des événements qui l'ont remplie; mais notre devoir était d'étudier sérieusement et de résoudre cette question double de la

jonction des vaisseaux français avec l'armée navale des États, et du prétendu traité secret, fait entre les Couronnes de France et l'Angleterre, dans le but de paraître sur le champ de bataille pour reculer toujours. Nous ne nous y sommes point épargné; nous avons cherché les renseignements partout, nous avons trouvé tout ce qu'il y a de lettres, de mémoires, d'ordres inédits, véritables documents, ceux-là, que ne peut falsifier la mauvaise foi, et qui répondent victorieusement à la calomnie que les uns ont répandue légèrement contre la politique de Louis XIV, que d'autres ont accréditée par l'autorité de leur nom et assurément sans le vouloir, mais par l'ignorance où ils sont restés des faits qu'attestent les correspondances du Roi et des ministres avec leurs agents en France et à l'étranger. Le Roi, pas plus que M. de Beaufort, n'empêcha la jonction de son armée navale avec les Hollandais; les événements seuls y mirent obstacle; le Roi n'eut point de convention cachée avec l'Angleterre pour jouer une partie ridicule et indigne des Anglais comme des Français; ces deux points nous paraissent certains; l'histoire jour par jour que nous avons faite de l'action de M. de Beaufort, de celle de M. d'Estrades, et de la direction donnée par la Cour de France à son Ambassadeur et à son Amiral, en est une preuve que nous croyons sans réplique.

— Pendant que se passaient en Ponant les choses que nous avons exposées, que faisait-on en Levant? Avant le départ de M. de Beaufort, M. d'Infreville avait

« fait payer les équipages manuellement en présence des officiers, qui ont fait faire le décompte aux uns de douze montres, aux autres de treize. Il s'est trouvé que, bien qu'aucuns capitaines, auxquels il ne restoit que cinq montres à payer, en devoient à leurs mariniers et soldats jusqu'à huit et dix, dont on leur a fait faire le payement, *qui cause mille bénédictions de leur part pour la prospérité de Sa Majesté.* » (Lettres à Colbert, 12 janvier 1666; Bibl. Nat.)

Bonnes gens, qui appelaient les bénédictions du ciel sur le Roi, parce qu'on leur payait leur solde arriérée! Hélas! oui, on en était là, que le payement d'une somme légitimement due était accueilli non comme l'acquittement d'une dette, mais comme une grâce et un bienfait de Sa Majesté. Qu'on nous permette de citer, à ce propos, la lettre suivante, qui nous paraît curieuse sous plus d'un rapport :

« Monseigneur, j'ai reçu de M. Pellissari les 1200 livres pour une année de mes appointements; les recognoissances (*sic*) que je vous en peux

témoigner étant trop foibles *pour une faveur si signalée,* je m'adresserai au Bon Dieu, que j'ai l'honneur de servir, pour suppléer à mon défaut, et le prierai, dans le sacrifice de son Fils que je lui présente tous les jours, de vous donner l'esprit de force qui vous est nécessaire dans tous les embarras des affaires de toute la France que vous avez sur les bras, lui suppliant (*sic*) de vous conserver pour le bien du commerce et de la navigation de cet État... Denys, prestre indigne. — De Dieppe, ce 1er décembre 1666. »

Ce n'était pas seulement à de pauvres matelots, à un simple prêtre employé par le Roi à donner des leçons élémentaires de la navigation, qu'un payement inspirait de tels remercîments; les plus grands seigneurs, les princes eux-mêmes employaient un langage analogue pour rendre grâce à M. Colbert d'une ordonnance accordée par lui et payable par M. Pélissari ou par un autre trésorier. On en verra encore des exemples; et cela, fort longtemps après que M. Colbert eut pris la Surintendance des finances.

— Onze galères partirent encore de Marseille pour aller à Toulon, où M. de Vivonne devait les tenir prêtes à suivre M. de Beaufort jusqu'au détroit de Gibraltar, et à courir ensuite la Méditerranée pour opérer contre les Anglais et les pirates des Régences barbaresques, de concert avec les douze frégates promises par la Hollande, mais jamais envoyées. Et à ce propos, que nous fassions une remarque : les historiens français n'ont jamais songé à reprocher aux Hollandais de n'avoir point tenu leurs engagements en ce qui est de l'envoi des douze frégates dans les mers du Levant, pas plus qu'ils n'ont demandé compte au Danemark de son absence des champs de bataille, en juin et août 1666, quand le traité d'alliance les obligeait à y paraître à côté des Hollandais et des Français. Il y a là un oubli qui ressemble fort à de la partialité contre la France. Le Danemark ne fut pas prêt, et la Hollande eut probablement de bonnes raisons pour tenir tous ses navires dans le Nord; nous n'avons garde de les blâmer, leurs raisons nous restant inconnues; mais nous remarquons que si les États eurent à regretter de ne pas voir arriver les vaisseaux de France quand ils les espéraient en mai et plus tard encore, ils purent regretter également de ne pas voir à côté d'eux les vaisseaux du Roi Frédéric III. Les Danois n'avaient pas terminé leur armement; aussi écrivait-on de la Haye, le 6 janvier 1667 : « Cette semaine, les ministres de Danemark ont eu de longues conférences avec les députés des États généraux sur la demande que Sa Majesté Danoise leur a faite de ce qu'ils se sont obligés par le der-

nier traité à lui fournir, afin qu'elle puisse plus promptement faire équiper les vaisseaux qu'elle a promis de joindre à notre flotte. » (*Gazette de France*, 1667.)

— Revenons aux galères de France. Onze seulement allaient à Toulon; M. Arnoul, l'Intendant, écrivait au sujet de ces navires qu'il aurait voulu voir ménager davantage et point forcés « à suivre les » vaisseaux dans un temps contraire à la navigation des bâtiments » à rames. »

«... Un petit mot du Roi ou de vous » (M. Colbert) « à M. le comte (de Vivonne) « de bien partager les chiourmes, et de les rendre égales en force, afin que la forte ne tue pas la faible, les comites » (bas officiers des galères qui avaient action sur les rameurs) « *étant quelquefois quelque chose de pire que les cochers de Paris, qui tueroient volontiers leurs chevaux pour passer les premiers*. Ainsi une galère un peu mieux qu'une autre, la forte allant au pas, il faut que la foible galope et se tue à la fin. Puisque Sa Majesté le trouve bon, j'ai commencé depuis trois jours l'action d'Intendance de justice. Nos malheureux forçats vendant leurs chemises et habits pour ivrogner, j'en ai fait châtier en ma présence quatre ou cinq, *mais comme les coups de gourdins et de lattes ne sont que des chatouillements pour eux*, je leur ai promis de LEUR FAIRE COUPER LE NEZ *aux chrétiens et les oreilles aux Turcs*. Il faut nécessairement *cette sévérité et* QUELQUE CHOSE AU DELA » (quoi donc, grand Dieu!) « *et forcer son naturel.* »

— Le régiment des vaisseaux qui était sur les galères fut débarqué des navires à rames pour passer sur les bâtiments à voiles. Les galères eurent bien de la peine à former un nouveau régiment; mais à la fin elles y réussirent, ayant réuni de « vieux soldats de quelques régiments françois qui étoient en Espagne et en Portugal, qui se sont fort débandés, et quantité de ces aventuriers de Provence qu'on appelle des *Levanti* qui sont des gens accoutumés d'aller à la mer avec des corsaires de Malte. Ils sont venus très-volontiers sur les galères... Nous avons en outre plusieurs vieux soldats de Vivarès et de Dauphiné. » (Lettre de M. de Vivonne, 13 avril 1666.)

— M. d'Estivalle, en revenant de Paris, où l'avait envoyé M. de Beaufort, apporta à M. de Vivonne une lettre qui lui annonçait que le Roi d'Angleterre avait résolu de tenir une flotte dans la Méditerranée. L'avertissait-il d'un danger à éviter? L'invitait-il à rester à Toulon pour ne pas commettre avec les vaisseaux anglais le corps des galères récemment constitué? Non. Confident du Roi, — et jamais dans ses affaires Louis XIV n'en eut un plus intelligent et plus dévoué, — M. Colbert ne conseilla pas, ou plutôt n'ordonna point au Général

des galères de se ménager et d'éviter l'ennemi. Le Roi voulait attaquer l'Angleterre au Levant comme en Ponant; l'annonce de la présence future de navires anglais dans les mers de Provence, d'Italie et d'Espagne fut reçue avec joie par le jeune général; elle « nous » fait espérer, écrivait-il le 20 avril, que *nous les rencontrerons* et » que, par ce moyen, nous pourrons rendre quelque service au Roi » et vous donner des marques du zèle et de la valeur des galères. » Louis XIV fait avertir le commandant de l'escadre des navires à rames, que l'ennemi ira probablement le chercher; celui-ci est prêt à le bien recevoir et se réjouit de l'idée de le rencontrer; y a-t-il là une preuve d'une connivence entre la France et l'Angleterre pour s'éviter sur mer? Malgré nous, nous revenons toujours à cette supposition de l'histoire, échafaudée sur des rumeurs et sur des phrases mal interprétées de quelques dépêches, ou torturées à plaisir; mais notre conviction formée par le mûr examen des documents nombreux que nous avons cités est si profonde, que nous ne pouvons songer à cette assertion sans être tenté toujours de fortifier la démonstration qui la met à néant. Nous multiplions les preuves contre elle; les lettres de M. Colbert et de M. de Vivonne nous en apportent une de plus, et nous nous en emparons, bien que tout à fait surabondante. Nous en rencontrerons peut-être d'autres, et ne les négligerons pas. On ne saurait être trop clair, quand on combat un préjugé, une ignorance et un mauvais vouloir qui ont fait l'obscurité.

Aux derniers jours d'avril, M. de Beaufort écrivit au comte de Vivonne, le priant « de partir incessamment pour se trouver au rendez-vous qu'ils avaient pris ». (Lettre de M. Tubœuf à M. Colbert; Montpellier, 1er mai 1666.) Si les Anglais se proposaient d'envoyer une escadre dans la Méditerranée, c'est qu'ils avaient rappelé celle qu'ils avaient eue dans le détroit de Gibraltar et qui, au nombre de dix-huit navires, était revenue en Angleterre les derniers jours d'avril. (Cette grosse escadre avait rencontré sur sa route un bâtiment de guerre français, l'avait chassé, et un des Anglais l'avait attaqué. Le combat avait été long et l'on avait tiré environ 350 coups de canon; enfin le Français avait pu s'éloigner de son adversaire fort maltraité. (Rapport de Queméneur, patron d'une barque de Morlaix, dans une lettre de M. Adrian Thomas de Roscoff, 4 mai.) Nouvelle preuve de la parfaite entente du Roi d'Angleterre avec le Roi de France!

Le 9 août 1666, M. de Vivonne arriva à Toulon. Il avait rejoint

la flotte de M. de Beaufort, le 16 mai, ainsi que nous l'avons dit dans un des chapitres précédents. Il avait pris un petit navire du commerce anglais qui venait d'Alger. Quand M. de Beaufort entra dans l'Océan, les galères le quittèrent et rentrèrent dans la Méditerranée pour y croiser. Elles y cherchèrent aventure, mais ne rencontrèrent aucun ennemi. A leur retour en Provence, elles étaient au nombre de douze, à savoir : la *Capitane* ou *Réale* sur laquelle le général avait son étendard, la *Patronne*, la *Dauphine*, la *Saint-Louis*, la *Renommée*, la *Croix de Malte*, la *Couronne*, la *Saint-Dominique*, qui avait été radoubée plus vite qu'on ne l'avait espéré, la *Fleur de lys*, la *Victoire*, la *France* et la *Saint-Jean*. Leurs chiourmes s'étaient affaiblies de deux cents hommes, morts de fatigue; elles avaient des maladies que la terre devait guérir. M. de Vivonne allait se rendre à Marseille pour espalmer ses navires, en désarmer deux afin de renforcer la chiourme des dix autres, et pour reprendre ensuite la mer. (Lettres de M. d'Infreville et de M. Arnoul; Toulon, 10 août 1666.)

M. Colbert voyant un inconvénient au système qui entretenait à la mer le corps entier des galères, pendant toute l'année, fit décider par le Roi que ces navires, au lieu d'un seul voyage, en feraient deux chaque année, c'est-à-dire qu'elles feraient une campagne d'été et une campagne d'hiver, séparées par un repos déterminé pendant lequel elles se reposeraient, débarqueraient leurs malades et leurs infirmes, et refortifieraient leur chiourme au moyen des esclaves nouvellement acquis et des forçats de France. M. de Vivonne aurait voulu qu'au lieu de deux, on fit trois campagnes plus courtes et plus favorables aux équipages de rameurs. Il aurait souhaité qu'à l'exemple des Espagnols, qui envoyaient en Guinée acheter des hommes de rames, la France se pourvût aussi de nègres. (Lettre de M. de Vivonne, 31 août 1666.) L'avis du général des galères ne fut point adopté, quoique « le nombre des Turcs venant du Levant joint aux condamnés de France » permît à peine que chaque année on mît « une galère neuve à la mer », pour augmenter le corps selon le désir du Roi et le besoin du service. Le corps des galères réduit à douze navires était trop faible; on voulait le grossir, mais il fallait de l'argent et des rameurs, et l'un était aussi difficile à trouver que les autres. La flotte des vaisseaux ronds coûtait déjà fort cher, bien qu'elle fût encore peu nombreuse; celle des vaisseaux longs, gardienne de la Méditerranée, qui avait été plus brillante autrefois et

qu'on travaillait à grandir, dépensait déjà beaucoup, et le trésor ne pouvait faire en sa faveur des sacrifices qui n'auraient pas été en rapport avec le service qu'elles rendaient, quel que fût le zèle qui animait ses chefs. Les galères, de construction légère et chargées chacune de quatre cents rameurs environ, avaient deux ennemis redoutables, la tempête et la maladie qui décimait la chiourme agglomérée dans le *sillon* où elle était enchaînée.

Cinq vaisseaux étaient en construction à Toulon, deux desquels se trouvaient à peu près achevés lorsque M. d'Infreville écrivait à M. Colbert, le 8 septembre 1666, à leur sujet :

« On s'attache à la *Sirène* et au *Cheval marin*, à leurs ornements de sculpture et peinture ; je n'y emploierai que le moins d'or que je pourrai, *cette magnificence se devant épargner pour l'Amiral qui se doit bâtir*... Il faudra quatre cents mariniers pour les naviguer, qui sera à chacun deux cents et cent soldats, composant un équipage de trois cents hommes. Ils seront bien armés de cette sorte. »

On voit que le *Cheval marin* et la *Sirène* étaient des vaisseaux d'une grandeur moyenne. M. d'Infreville disait qu'il allait écrire à M. de Beaufort qu'il lui remettrait ces deux navires quand Son Altesse le voudrait. Quelques bâtiments destinés à courir sus aux Anglais s'avançaient à Toulon, sous les yeux et par les soins de Monseigneur Louis de Vendôme (gouverneur de Provence, bien qu'il fût dans les ordres sacrés), étaient prêts à partir, le 9 novembre, mouillés sur la grande rade et attendant que le vent violent et contraire se fût calmé et eût changé de direction. « On nous flatte qu'il y a bien des Anglais en Levant, et qu'il en est même venu quelques-uns du Ponant, il y a quelques jours. Si nos corsaires » (les vaisseaux du Roi qu'on allait envoyer en course) « ont un peu de fortune, j'ose vous assurer, disait Monseigneur Louis de Vendôme, qu'ils ne reviendront pas sans fruit. » (Lettres de M. L. de Vendôme, 18 septembre et 19 novembre 1666.) Les deux vaisseaux partirent le mardi 30 novembre.

M. de Beaufort pressait la construction des vaisseaux commencés à Toulon sous la direction de maître Rodolphe, et pour hâter ce travail, auquel devait succéder une œuvre plus importante, la mise en chantier du *Royal Louis*, futur Vaisseau Amiral, du *Dauphin Royal* (qui réussit fort mal) et du *Monarque*, vaisseaux du premier rang, Son Altesse avait écrit à M. de Valbelle d'envoyer de Marseille à Toulon tous les charpentiers de navires et de galères. Celui-ci avait



promptement exécuté cet ordre, ne retenant que dix-huit ouvriers afin d'achever quelques « arbres » (mâts) « de galères ». (Lettre signée F. Valbelle, 30 novembre 1666.) La construction des vaisseaux le *Comte*, le *Toulon* et le *Provençal* se poussait vivement, et M. Colbert en témoigna sa satisfaction au maître charpentier du port, le capitaine Rodolphe, comme on le nommait. Celui-ci remercia le ministre par une lettre signée : Rodolf (30 novembre). Cet homme était habile en son état, autant que Laurent Hubac ; tous deux étaient charpentiers de vaisseaux ronds. Le constructeur des vaisseaux longs qui eut le plus de réputation à cette époque ou peu après, c'est maître Chabert, le premier « maître d'hache », ainsi qu'on appelait, en Provence et en Italie, les charpentiers de galères. Bien que M. Colbert se montrât satisfait du zèle et de l'activité des charpentiers de Toulon, M. de Beaufort lui écrivait, le 13 décembre 1666 :

« J'ai reçu des nouvelles de Toulon qui me font voir deux choses à quoi je vous supplie instamment, Monsieur, de vouloir prendre garde. La première est que les constructions y vont avec une lenteur effroyable, faute de charger les ateliers de plus d'ouvriers qu'il n'y en a. L'autre est que ce qui se fait dans le port est absolument contre le sentiment de tous tant que nous étions, dont M. de Clerville étoit du nombre. Je l'ai supplié de vous en écrire, n'osant dire la moitié de ce que je croyois nécessaire là-dessus, crainte d'être accusé de vouloir pousser Infreville, qui me sera toujours bon, toutes fois et quantes que le Roi s'en voudra servir. » (On sait le peu de sympathie qu'avait l'Amiral pour cet Intendant.) « Une lettre à Saint-Tropès » (H. de Grâce, Sainct Torpès, comme il signait, le 14 décembre, était capitaine du port de Toulon. C'était un officier déjà ancien qui avait de bons services.) « une lettre à Saint-Tropès, un peu forte, pour lui ordonner de mener vite ces constructions, pour son *vade* (*sic*) et comme l'en rendre responsable, mettra le feu sous le ventre au dit Infreville, particulièrement si on la met dans son paquet. »

M. d'Infreville ne pouvait pas ignorer le mauvais vouloir de l'Amiral à son égard. M. de Beaufort lui avait écrit, le 18 novembre, une lettre qui rejetait sur l'Intendant tout le blâme du retard qu'éprouvaient dans leur avancement le *Comte*, le *Toulon* et le *Provençal*. Son Altesse lui disait qu'Elle craignait que Rodolphe n'eût trop de complaisance pour lui, et que le résultat de cette complaisance serait qu'il « feroit le Vaisseau Amiral trop court. » M. d'Infreville analysant cette dépêche de l'Amiral dans une lettre à M. Colbert (7 décembre 1666), disait :

« Comme si j'étois personne à luy donner les proportions d'un navire

qu'il doit bâtir ! Lui seul doit recevoir le blâme, s'il ne réussit pas. C'est son métier ; il a dressé le mémoire des proportions qu'il a envoyé au Roi et une copie à Son Altesse de Beaufort, pour attendre ce qu'on lui voudra prescrire. Il n'y a rien de gâté, se pouvant alonger ou acourcir. »

La quille seule était sur les chantiers ; on pouvait donc en changer la longueur. M. d'Infreville continuant :

« Il ne reste à Sa Majesté que de commander. Il (Rodolphe) dit qu'il » (le Vaisseau Amiral) « a deux pieds de quille de plus que la *Couronne*, qu'il lui donne deux pieds moins de largeur, pour éviter le roulis qui la faisait démâter. »

Voilà une des raisons pour lesquelles on se servit si peu de ce vaisseau tant célébré à sa naissance. L'Intendant ajoute : Rodolphe dit

« qu'il diminue la quête de l'avant et de l'arrière pour empêcher qu'il (le Vaisseau Amiral) ne largue, pour la pesanteur du canon qu'on y met d'ordinaire en batterie. »

L'étrave et l'étambot n'étaient point perpendiculaires à la quille, tant s'en fallait ; leur inclinaison était à cette époque fort grande ; et la mesure de cette inclinaison se nommait *quête*. Il nous faudrait présenter la figure de la quille, surmontée de l'étrave à l'avant du navire et de l'étambot à l'arrière, pour nous faire comprendre du lecteur étranger à la marine. Nous n'avons pas cette ressource. De ce que deux portions du vaisseau (à l'avant et à l'arrière) n'étaient point directement appuyées sur la quille, mais étaient construites en dehors des verticales élevées aux extrémités de cette pièce fondamentale, il s'ensuivait qu'elles n'avaient point la solide résistance du reste du bâtiment, et que, chargées d'artillerie, elles tendaient à tomber, à se séparer du reste du vaisseau, à *larguer*, comme disait M. d'Infreville, se servant d'une expression peu usitée, et si peu, que nous ne nous rappelons pas l'avoir rencontrée ailleurs que dans cette lettre, qui ajoute :

« Si Son Altesse avait agréable d'en résoudre les mesures avec maître Laurens Hubac, en présence de M. de Terron, et l'envoyer » (cette solution) à Sa Majesté, Elle nous commanderoit ce que nous aurions à faire, à quoi on se conformeroit... Si Son Altesse pouvoit être ici, aussi bien qu'Elle est à Brest, il (*sic*) gouverneroit cet ouvrage et le rendroit sans défaut. Il doit être content, ce me semble, d'y avoir un autre lui-même qui est Son Altesse de Vendôme » (le duc de Mercœur), « lequel est souvent au port et à qui on fait part de ce qui se passe et ensuite on se conforme à ce qu'il nous ordonne. »

On ne saurait être plus humble et en même temps plus raison-



nable. M. d'Infreville n'avait inspection que sur les ouvriers charpentiers dont il avait la police et qu'il payait, mais il n'avait ni ordres ni avis à donner à maître Rodolphe. Celui-ci pouvait recevoir des conseils de M. de Saint-Tropès, mais quand il avait fait ses plans et les avait soumis à la Cour, il était libre d'aller seul devant lui. Mais quelle confusion! L'Amiral s'en prend à l'Intendant d'un défaut de construction auquel celui-ci ne peut rien, et l'Intendant lui répond : Mais vous avez ici votre frère qui voit tout et nous donne des ordres que nous suivons. Ce frère, c'est Monseigneur Louis de Vendôme, qui a désiré l'Amiralat que l'on a donné à son cadet, M. de Beaufort. Il est prêtre et gouverneur de Provence, n'a aucune connaissance des choses de la marine, ou du moins n'en a que des notions bien vagues, et on le charge de diriger un armement, et il a inspection sur le port, et il ordonne et on lui obéit! C'est le chaos! Le bon sens de M. Colbert le voit, il travaille à le débrouiller, mais l'œuvre est difficile et veut du temps. Attendons.

Dans la lettre de M. de Beaufort, que fait connaître au ministre, par une analyse calme et sans révolte, l'Intendant de Toulon, lettre très-fâchée, du 18 novembre 1666, l'Amiral disait : « Je vous avertis que Rodolphe, selon le sentiment de maître Laurens (Hubac), de M. Du Quesne et d'autres, fait tous ses navires trop courts. » Hubac avait le même défaut, qui était général apparemment chez les constructeurs, car voici ce que nous lisons dans une lettre de M. de Seignelay à M. de Seuil, 7 novembre 1679, treize ans après que M. de Beaufort invoquait l'autorité du maître charpentier de Brest :

« Sa Majesté lui a fait connoître » (à M. de Seuil) « que le défaut qui se rencontre le plus ordinairement dans ses vaisseaux procède de ce qu'ils sont trop courts. Sur quoy il n'est plus question de savoir le sentiment particulier de Hubac, mais il faut qu'il se conforme au sentiment général des officiers qui composent le conseil de construction... et surtout qu'il considère fort le sentiment du sieur Gabaret. A l'égard de la largeur des vaisseaux, la prévention qu'il a paraît beaucoup, quand il met en parallèle l'avis dudit sieur Gabaret avec celui de Hubac... et entre tous les officiers de la marine, il faut qu'il sache que Sa Majesté considérera toujours plus l'avis dudit sieur Gabaret que des autres. Et comme les raisonnements que l'on peut faire sur les constructions sont fondés sur l'expérience de la navigation des vaisseaux, *les officiers qui les naviguent sont plus capables de juger de ce qui doit être observé que ni les intendants ni les charpentiers.* » (Arch. de la Marine, Ordres du Roi.)

Voilà qui est fort bien dit. De nos jours encore nos officiers les

meilleurs ne sont guère écoutés des ingénieurs constructeurs de navires.

— Revenons un peu sur nos pas. Le Roi d'Espagne avait envoyé aux Açores, au mois de juillet, une escadre composée de la *Nao Capitana,* de l'*Amirante,* et de douze vaisseaux, sous le commandement de Don Diego Ibarra, pour attendre la flotte de la Nouvelle Espagne et lui faire une escorte contre les Maures ; cette escadre ne rencontra ni les Maures ni la flotte espérée, dont l'arrivée était toujours un événement et un sujet de grandes fêtes lorsqu'elle était chargée d'or et de marchandises précieuses. Les vaisseaux revenant du Mexique arrivèrent, le 13 août, à San-Lucar de Barameda (Andalousie), et leur retour ne fut, cette fois, le signal d'aucune manifestation joyeuse. Elle trompa l'espoir du Roi Catholique autant que celui des marchands intéressés au grand négoce qui se faisait entre l'Europe et le nouveau monde : « Elle n'apportoit pas les richesses que l'on » pouvoit attendre pour le Roi et pour les particuliers », écrivait de Madrid, le 26 août 1666, Georges d'Aubusson, archevêque d'Embrun, qui, par parenthèse, signait : G., Arch. d'Ambrun (*sic*). Le Prélat annonçait en même temps à M. Colbert que la flotte aux ordres du duc de Veraga était toujours au cap de Saint-Vincent « pour » troubler le commerce de Portugal », et que l'on croyait qu'elle reviendrait bientôt à Cadix.

On se rappellera peut-être que M. le duc de Beaufort signa, le 25 novembre 1665, un traité avec le Bey de Tunis, traité de paix dont la condition la plus importante était que la France pourrait racheter les esclaves chrétiens qui étaient dans le bagne et sur les navires à rames des Tunisiens. Le traité n'avait pas encore été ratifié à la fin d'avril 1666. M. J. Dumolin, écuyer de la Reine, fut chargé par la Cour de France de porter à Tunis les ratifications et de traiter du rachat des chrétiens. Il était à Marseille le 8 mai 1666, d'où il écrivait à M. Colbert qu'on avait en Provence « avis de la mort du « vieux Bacha de Tunis avec qui M. de Beaufort avait traité, et que cette mort pourrait rendre difficile « l'achèvement de la paix ». M. Dumolin — les documents l'appellent quelquefois Dumoulin, mais il signait d'une belle écriture : J. Dumolin, — M. Dumolin craignait qu'il n'y eût division entre le nouveau Bey et la milice de Tunis sur la question des esclaves : « Ils voudront conserver les » meilleurs si je ne les rachette tous ». Le traité portait que la somme affectée par la France au rachat serait comptée à celui que désigne-

rait le Divan, en même temps que les esclaves seraient embarqués. « Je ménagerai ces barbares avec douceur et *autorité lorsque ce sera » à propos* », disait encore M. Dumolin, qui finissait ainsi : « Par » tout ce que je découvre, on pourra tirer des avantages considé- » rables de ce commerce » (du commerce fait avec la Régence de Tunis). L'envoyé du Roi auprès du nouveau Bey, que l'on ne connaissait pas encore et qui pouvait ne pas adhérer à des conventions faites avec son prédécesseur, M. Dumolin partit de Marseille le 5 juin 1666. Il ne s'en allait pas les mains vides ; on ne traitait pas sans gratifier de présents honorables les barbares, très-sensibles à cette bonne grâce à laquelle ils étaient habitués dans leurs relations amicales avec les chrétiens. Il emportait douze montres, deux lustres, une chaise à porteurs faite à Aix par les soins de M. le premier président d'Oppède, et qui revenait à 750 livres ; une calèche, don particulier de M. de Beaufort ; quatorze aunes de brocard d'or et d'argent, « tant pour doubler la chaise que pour donner en présent à certains officiers du Bey, brocard qui avait coûté 494 livres ; trois pièces de toile de Hollande, formées de 43 aunes et demie, du prix de 271 livres ; rubans de toutes couleurs pour 260 livres ; vingt aunes de camelot couleur de feu, payées 170 livres ; vingt-quatre affûts de bois de noyer pour monter des fusils, du prix de 40 livres ; une boute (tonneau) de bon vin, du prix de 74 livres ; d'autre vin, pour une somme de 136 livres ; — O Mahomet ! — sept cantines de rossoli (rosolio). (La cantine, en Provence, était une bouteille de verre blanc ou noir, ayant la figure des bocaux dont se servent les pharmaciens pour conserver certaines liqueurs, les épiciers pour y garder des cornichons confits dans le vinaigre. Le mot cantine est encore en usage dans le midi de la France et aussi à Lyon.) Le rosolio avait été payé 146 livres ; outre les objets que nous venons d'énumérer, M. Dumolin emportait 40,000 livres pour le rachat des esclaves.

En arrivant à la Goulette, l'écuyer de la Reine éprouva tout d'abord certaines difficultés qui ne le rebutèrent point. Le gouverneur de la place avait été changé, et il fallait gagner le nouveau ; de plus, M. Dumolin sut qu'au mépris du traité, qui devait avoir pour effet de suspendre les hostilités jusqu'à la fin de l'année 1666, délai accordé pour l'apport des ratifications, certains corsaires tunisiens avaient capturé deux petits bâtiments français, la patache le *Saint-Pierre,* capitaine Daniel, et une barque de Frontignan dont le patron

était François Barreau. Il fallait donc que le gouvernement de Tunis entrât en pourparler avec M. Dumolin à propos de cette capture. Le Bey résista quant à la restitution des bâtiments réclamés par l'envoyé de France ; mais il déclara que le Divan, le chef de la milice et lui voulaient maintenir la paix. Quant à la délivrance des esclaves, Tunis ne marchanda pas sur ce point ; les chrétiens furent rendus, tous à prix d'argent, prix débattu et accepté par le négociateur français. M. Dumolin n'avait pas voulu se brouiller avec la Régence pour l'affaire des deux navires qu'on refusait de lui rendre ; il faillit nous brouiller avec Tunis pour un fait de moindre importance en réalité, mais qui empruntait sa gravité à la conduite d'un consul étranger à l'égard de M. Dumolin lui-même.

Voici ce dont il s'agissait. Un esclave français s'était retiré chez M. Dumolin ; le consul d'Angleterre résidant à Tunis l'envoya prendre par ses serviteurs, sous prétexte qu'il lui devait une quarantaine de piastres. Il y avait là une flagrante violation de domicile ; M. Dumolin se plaignit au Divan et lui demanda justice ; mais le Divan « ne lui » en fit aucune raison ». M. Dumolin ne pouvait rien contre le consul ; il se rembarqua pour retourner en Provence ; mais en sortant du port, il insulta un navire anglais mouillé sur la rade de la Goulette, en tirant sur lui quelques coups de canon à balles. Le capitaine et le consul anglais portèrent plainte à la douane de Tunis, qui fit « payer à la nation française » (les Français établis à Tunis) une somme pour dédommager les propriétaires du navire canonné. Le Bey de Tunis fit écrire en même temps à Louis XIV pour se plaindre de l'acte de M. Dumolin. Le Roi, « n'estimant pas de sa » dignité d'écrire lui-même à ces gens-là, qui ne sont qu'officiers du » Grand-Seigneur », crut qu'il était « plus convenable de leur faire » écrire par M. le duc de Vendôme, en sa qualité de gouverneur de » Provence », M. de Beaufort étant alors absent et à la mer. M. le duc de Vendôme, de Mercœur, de Penthièvre, d'Étampes, prince d'Anet, etc., écrivit aux « gens » en question, qu'il traitait de « très- » illustres seigneurs », pour leur dire que Sa Majesté avait été très-surprise d'apprendre que le Divan eût souffert que les Tunisiens eussent pris deux navires français et que, de plus, ils eussent « laissé » violer le respect dû à sa personne en celle de son envoyé, par » l'entreprise violente » qu'avait « faite le consul anglois, faisant » prendre prisonnier un esclave françois jusque dans sa maison, sous » prétexte de quelque légère dette. Et comme ces contraventions à

» un traité solennellement fait ne peuvent être dissimulées, Sa Majesté » s'attend que vous lui en ferez raison, vous offrant en même temps » de vous faire satisfaction pour l'insulte que vous prétendez avoir » été faite à un vaisseau anglois à la rade de la Goulette, *encore que » Sa Majesté, ayant déclaré la guerre au Roi d'Angleterre, ait droit d'at- » taquer et prendre ses vaisseaux partout où Elle les rencontre*. Vous » devez donc satisfaire en cela au désir de notre Empereur » (c'était le titre que prenait le Roi dans ses rapports avec les peuples de l'Orient), « et être assurés que les paroles qui vous ont été données » de sa part seront inviolablement observées, pourvu que de votre » part vous fassiez le même. »

La lettre écrite par M. de Vendôme n'était point de lui ; il en avait reçu la minute de Paris. L'intention du Roi était qu'elle fût envoyée au consul de France à Tunis, qui devait la remettre au Divan et en tirer réponse. Le consul avait ordre de faire une relation de ce qui se passerait à ce sujet et de dire en même temps si l'on pouvait « faire » état de la paix avec ces barbares, afin que Sa Majesté » pût « tenir » les traités ou se préparer à leur faire la guerre ». Le consul était chargé en même temps de dire au Divan que le Roi avait ordonné à son Ambassadeur à la Porte de faire ses plaintes à Sa Hautesse des contraventions faites au traité. M. Ambrosin, le consul, était autorisé, en cas que le Pacha et le Divan revinssent sur le fait du vaisseau insulté sous la forteresse de la Goulette, à leur déclarer que le Roi était tout disposé à consentir un engagement portant que les vaisseaux des deux nations « ne pourront être ni attaqués ni pris à » une certaine distance des places fortes des deux empires ». (Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 100-107. *Mémoire* pour le duc de Vendôme sur l'affaire de Tunis, 23 octobre 1666.)

Ce n'est pas seulement avec Tunis que la France fit la paix en 1666. Alger se décida aussi à vendre les esclaves chrétiens qu'il retenait à bord de ses navires et dans la prison, autrefois bain public, — pour cette raison nommée du nom italien *Bagno,* que les Français prirent aux Algériens lorsqu'ils construisirent des casernes pour les forçats, jusqu'alors attachés aux bancs des galères, séjour qu'ils ne quittaient jamais. — Ce fut M. Trubert, Commissaire général de la Marine, que M. de Beaufort chargea des négociations avec les ministres de la Régence d'Alger, négociations que le Commissaire mena rapidement, ainsi que le montre la lettre suivante adressée d'Alger, le 20 mai, à M. Arnoul, Intendant des galères à Marseille ;

il était parti sur le *Postillon*, petit vaisseau commandé par un homme dont il eut à se plaindre, comme on le verra tout à l'heure :

« J'arrivai dans Alger le 10e de ce mois; j'eus audience du Divan le même jour et le lendemain matin, où le Bacha d'Alger » (le Pacha ou Dey) « assista. Je donnai par écrit ce que je demandai, le 13e, sur quoi le Divan et la milice délibérèrent, le 15e, dans une assemblée générale qui se tient dans un lieu nommé Cassenc » (*sic*, pour *Casbah*). « Le 16e, je retournai au Divan, où j'eus une conférence particulière avec les deux principaux ministres d'État sur ce qui paroissoit le plus difficile à résoudre, tant pour l'établissement d'un bon commerce qui ne puisse être interrompu, que pour le rachat des esclaves. C'est sur cet article » (le dernier) « que nous avons disputé longtemps; mais sur l'intérêt de la bourse ils ne peuvent rien céder par de fortes raisons. Celui de la gloire du Roi a été maintenu et conservé dans sa pureté et dans toute son étendue, et la paix entre Sa Majesté et Alger fut proclamée le 17 avec applaudissement de part et d'autre. Les canons du fort et des vaisseaux furent tirés. — *Il n'y a eu que l'Anglois* » (toujours et partout l'Anglais!) « *qui ont* (*sic*) *voulu nous traverser par leurs offres.* — J'attends que le traité soit signé et que le rôle des esclaves soit achevé, pour partir et aller rendre compte de mon voyage. »

En communiquant cette lettre intéressante à M. Colbert, M. Arnoul écrivait au Ministre :

« Je vous envoie la copie de ce que je viens de recevoir d'Alger, où vous verrez comme la paix est faite. J'en ai une joie toute particulière, voyant bien que *l'on baise la main qu'on ne peut couper.* Je prie Dieu qu'il donne au Roi tous les avantages qu'il peut souhaiter sur ses ennemis. »

Un M. Arnaud, attaché à la mission de M. Trubert, écrivait à M. Colbert, d'Alger, le 20 mai :

« Nous sommes en cette ville depuis le 10e, et du 17e la paix fut conclue et publiée dans la maison du Roi » (du Dey) « et Divan, et par le bruit du canon des forteresses de cette ville et des vaisseaux qui se trouvent tous dans le port, malgré les puissantes brigues de quelques personnes intéressées et *l'offre de trente vaisseaux par le consul anglois pour la défense de leur côte* (ceci explique le mot de M. Trubert). L'honneur du Roi y est dans son lustre, et l'assurance pour le commerce avec tous les avantages possibles et la liberté des esclaves en remboursant leurs patrons. »

Le 6 juillet 1666, M. d'Infreville adressait à M. Colbert une dépêche où nous lisons :

« M. Trubert a fait ici son retour, ayant achevé sa négociation à Alger. Deux chiaoux » (huissiers, messagers du Divan, quelquefois officiers des janissaires) « sont envoyés à Sa Majesté. Ils sont descendus en des bastides

en quarantaine, et le vaisseau le *Postillon*, commandé par M. de La Roque, mousquetaire, est en la rade du Lazaret. »

Ce M. de La Roque mécontenta très-fort M. Trubert, qui finit par se plaindre à M. Colbert, après s'être borné, comme il le dit, « à faire savoir à M. l'Amiral à quel homme il a donné sa commission. » Où avait en effet la tête M. de Beaufort quand il appela au commandement d'un vaisseau un soldat peut-être brave, mais qui ne savait rien de la marine et qui à son ignorance joignait le plus fâcheux caractère?

« Aujourd'hui que l'on m'assure que je dois encore faire le voyage des côtes d'Afrique dans le même vaisseau et dans un temps où les mouillages y sont fort délicats, j'ai cru que je devois vous représenter qu'il faudroit un capitaine expérimenté pour le commander, et que le sieur de La Roque est non-seulement le plus ignorant de tous ceux qui ont été sur la mer, mais encore le plus emporté quand on lui dit quelque chose de bon sens qui choque le sien qu'il a mauvais naturellement. » (M. Trubert fait ensuite le récit des extravagances de son capitaine, qui, prié de profiter d'un bon vent pour faire bonne route vers Alger, et pressé par son passager qui le suppliait de condescendre au désir qu'il exprimait, *« s'y opposa jusques à mettre l'épée à la main auprès de celui qui tenoit le gouvernail, le menaçant de le tuer s'il ne le conduisoit à l'Amiral. »* (La flotte partait pour le Ponant et se trouvait par le travers de Majorque d'où le *Postillon* devait s'éloigner d'elle pour gouverner sur Alger.), « ce que l'on fit; mais il ne fut pas plus tôt à la voix de son vaisseau que Son Altesse se présenta sur la galerie » (la galerie de poupe) « pour lui dire encore de bouche de faire sa route, ainsi qu'il le lui avoit envoyé dire une heure auparavant, par la caiche de l'armée. »

A cette première faute, le mousquetaire en ajouta d'autres. Il avait été convenu à Toulon, devant le duc de Beaufort, que ni le capitaine du *Postillon* ni personne de son équipage ne descendraient à terre, à Alger, que la paix ne fût conclue. M. de La Roque n'en tint compte, méprisant le conseil qu'on lui donnait de ne point s'exposer à quelque insulte de la part des barbares; et un jour, un Maure, l'ayant rencontré vers le fort de l'Étoile, l'assaillit, le frappa violemment sur la tête, et quand il ramassait son chapeau que son agresseur avait jeté par terre, celui-ci « lui jeta avec le pied du sable dans les yeux », accompagnant d'injures cet acte méprisant. « Il lui arriva pis », ajoute M. Trubert; « il alla voir une femme entretenue par un Turc, et fit apporter chez elle la collation; le galant entra qui lui fit sauter les degrés, en sorte qu'il faillit se casser une jambe. Si on

l'eût trouvé couché avec elle, *il eût été brûlé ou il eût renié son baptême : il n'y a pas de milieu.* » Ce détail de mœurs est assez curieux. Les musulmans n'y vont pas de main morte. Quand nous étions à Constantinople, en 1841, il était encore bruit d'un événement qui avait cependant quelques mois de date. Deux jeunes étrangers, curieux et hardis, s'étant introduits, pendant la nuit, dans les jardins du sérail, y furent trouvés le matin par les jardiniers. On les prit, on les mutila, on les enferma dans des sacs de cuir et on les jeta dans les eaux du Bosphore. Le fait fut connu bien vite. L'Ambassadeur de la nation à laquelle appartenaient ces étourdis si cruellement punis de leur témérité fit des observations; on lui répondit froidement: « C'est la loi. Que les étrangers respectent nos usages; tous ceux qui les mépriseront porteront la peine de leur mépris. »

Revenons à M. de La Roque. Il n'avait pas mission d'aller voir le Dey d'Alger et ne pouvait lui faire visite que conduit par le négociateur français; il se présenta cependant seul à l'audience du Pacha, ce que le Divan trouva très-mauvais, et ce qui fut cause que M. Trubert qui avait demandé une audience particulière au Dey ne l'obtint qu'au bout de quinze jours. Cet enragé mousquetaire avait juré de ne rien faire de raisonnable, de n'obéir à aucune règle. Le jour que la paix fut faite et annoncée, il refusa de faire feu de ses canons et de sa mousqueterie, après que les forts et les vaisseaux d'Alger avaient tiré, et le prétexte qu'il donna fut que M. Trubert ne lui avait pas communiqué les articles du traité. Singulière prétention! Heureusement que le Lieutenant du *Postillon*, « gentilhomme fort sage et fort entendu », le sut contraindre à rendre civilité pour politesse. Depuis ce jour il ne vit plus M. Trubert, qu'il ne salua, comme il le devait, au moment où l'envoyé du Roi se rembarquait pour retourner en France, ni d'une salve d'artillerie ni d'un compliment de vive voix. S'il ne voulut pas honorer M. Trubert d'un salut qui lui était dû, pendant un dîner qu'il donna à deux chiaoux et à un cuisinier du Divan, il fit tirer jusqu'à quarante-cinq coups de canon. Il voulut une autre fois tirer à balle sur une polacre française, ce qu'empêcha son Lieutenant. Enfin un M. Durand étant allé à bord du *Postillon* pour voir M. Arnaud, notre diable de mousquetaire, qui l'accusait d'avoir pris deux de ses matelots, qui en réalité étaient deux serviteurs de Durand, le battit jusque sur le lit de M. Trubert alors couché. L'envoyé lui dit qu'il rendrait compte au Roi et aux ministres de cette conduite inqualifiable; il répondit « qu'il ne se

soucioit ni du Roi ni de ses ministres, et qu'il battroit Durand *jusque sur l'autel* ». M. Trubert s'embarqua plus tard sur le *Postillon*, mais nous verrons que ce ne fut pas avec M. de La Roque.

— Au commencement de l'année 1666, un nommé Émeric, Lyonnais, ou du moins établi à Lyon où il s'occupait d'artillerie, inventa un nouveau canon d'une petite dimension et « en forme de pierrier », comme le dit une lettre d'un M. Daliès de La Tour (Lyon, 6 février); ce qui serait un bon renseignement si nous connaissions bien les pierriers du dix-septième siècle. Un croquis à la plume joint à une lettre d'un M. Boulioud (Lyon, 19 février) nous fait comprendre que le canon d'Émeric était court, chambré, très-renforcé jusqu'à quelques pouces de la bouche et se chargeant par la culasse. M. Daliès de La Tour, qui, avant d'engager M. Colbert à faire faire des épreuves du nouveau canon à Toulon, entretenait l'inventeur de son arme, qui semblait pouvoir être utile, lui fit une objection qu'il résume ainsi dans sa lettre au ministre, du 6 février : « Je craignois » que l'agitation du vaisseau ne fasse perdre l'amorce des canons, » dans le temps qu'on y voudroit mettre le feu, et qu'ainsi la mèche » n'y pût faire son effet. » M. Daliès proposait un moyen d'obvier à cet inconvénient; c'était « d'essayer de *mettre le feu au canon par une platine à fusil, au lieu du serpentin,* afin qu'on pût le tirer sans mèche, *l'amorce étant toujours couverte*... L'effet seroit d'autant plus surprenant aux abordages qu'on ne verroit point mettre le feu. »

Nous avons recueilli avec empressement ce détail. L'idée de M. Daliès de La Tour était ingénieuse; substituer la batterie d'un fusil au serpentin qui communiquait à la poudre du champ de lumière le feu qu'il recevait de la mèche, c'était rendre plus prompt et plus sûr l'effet du canon. Le procédé était simple, mais il avait contre lui l'habitude et le sentiment des artilleurs, qui ne souffraient guère qu'on imaginât à côté d'eux; il ne fut pas adopté. La mèche continua à faire son office, même quand le serpentin fut abandonné. Quelqu'un, vers 1770, eut, sans connaître bien probablement la lettre de M. Daliès, la pensée de doter le canon marin de la batterie du fusil, et cette fois elle ne fut pas rejetée. La mèche ne fut pas réformée cependant; le boute-feu autour duquel elle s'enroulait resta dans la main du dernier servant de droite du canon, toujours prêt à faire feu, si la pierre à fusil (silex) ne donnait pas d'étincelles, ou si elle se cassait dans le tir. Le boute-feu ne fut supprimé que lorsque le marteau de M. le colonel Jure, en s'abaissant, tiré vive-

ment par une cordelette, vint enflammer par la percussion l'étoupille fulminante introduite dans la lumière et communiquant avec la gargousse.

M. Colbert permit que l'on fondît douze canons Émeric, et ordonna qu'un officier allât de Toulon à Lyon pour assister aux essais qu'il fallait faire avant de présenter la nouvelle pièce à MM. de Beaufort et de Vivonne. Les épreuves réussirent mal et l'affaire en resta là. En fut-il de même pour un boulet inventé par un habitant de Grenoble? « Il ne serait pas à rejeter », disait M. Daliès de La Tour (Grenoble, 13 avril 1666). « En sortant du canon il s'ouvre, et par quatre rasoirs tranchants couperait les cordages qu'il rencontreroit. » Cela ressemble fort aux anges qui étaient encore en usage au commencement de ce siècle, moins pourtant que le boulet à deux têtes ou boulet ramé.

— Pendant l'hiver de 1665 à 1666, le primat d'Irlande, archevêque d'Armach, vint à Paris et fit connaître aux ministres du Roi que les catholiques d'Irlande, « dont le nombre fait les trois quarts des » habitants du pays » étaient disposés à se révolter et à prendre les armes pour secouer le joug de l'Angleterre qui les écrasait. En quittant Paris pour retourner en Irlande, le prélat laissa un agent chargé de s'entendre avec la Cour de France, pour obtenir de Louis XIV un secours considérable en hommes, en munitions et en argent. Cette personne, dont les documents qui sont sous nos yeux ne donnent pas plus le nom qu'ils ne donnent celui de l'archevêque d'Armach, fit venir à Paris, vers le mois de mai 1666, un évêque « en qui les naturels avaient grande créance », un gentilhomme de la famille O'Brien, un de la famille O'Relli, et un troisième qui n'est point nommé. Ces quatre personnages, avec le « confident » de l'archevêque d'Armach, soumirent au Roi plusieurs propositions dont la principale, sur laquelle ils insistèrent fortement, fut que Sa Majesté envoyât en Irlande « 8,000 hommes, avec quantité d'armes et de munitions de guerre ». Ils affirmaient que le pays était prêt à se révolter et que l'arrivée des vaisseaux français dans un des ports d'Irlande serait le signal d'un soulèvement général des mécontents. Le Roi répondit que pour faire une telle entreprise il fallait être maître de la mer, — et la France n'avait pas cette bonne fortune, — et qu'il n'y « avoit guères d'apparence de faire la conquête du royaume » sans qu'avant de l'entreprendre on fût bien assuré qu'il y avait quelque commencement de révolte, et que les principaux gentilshommes

des provinces prendraient les armes à un moment donné, et se saisiraient de quelques places sur la mer pour y recevoir les troupes françaises. Les négociateurs irlandais ne pouvaient assurer que tout se passerait comme le Roi le demandait et les négociations allaient être rompues, quand on apprit qu'un gentilhomme nommé de Nagle s'était armé et occupait quelques montagnes d'une des provinces; Louis XIV décida alors, qu'afin d'assister l'Irlande on donnerait, à la Rochelle, un ou deux vaisseaux au sieur O'Relli et à un des deux autres gentilshommes pour les conduire en Irlande au port le plus voisin des montagnes où commandait Nagle. Ces navires devaient emporter « dix milliers de poudre, dix milliers de plomb, et autant de mèches; six cents mousquets, quatre cents piques, quelques hallebardes et pertuisanes ». O'Relli avait la permission de lever autour de la Rochelle le nombre de soldats qui pourraient lui être utile, et ces soldats, M. de Terron avait ordre de les embarquer sur les bâtiments en question, après les avoir fournis d'habits, d'armes et de vivres.

« Sa Majesté, ajoute l'instruction adressée à M. de Terron (Vieilles Arch. de la Guerre; vol. 205, p. 60), « Sa Majesté a fait donner aux dits sieurs O'Relli et ..... ce qu'il faut pour leur voyage, et elle désire que M. de Terron leur fasse encore donner 1,200 livres à chacun pour les dépenses qu'ils auront à faire *jusques à ce que Sa Majesté leur envoie un secours plus considérable.* Sa Majesté estime nécessaire que ledit sieur de Terron fasse choix de quelque officier un peu entendu pour s'embarquer avec eux, avec ordre de mettre pied à terre dans ledit pays et remarquer la disposition en laquelle il trouvera ledit Nagle, afin de pouvoir juger par le rapport qu'il fera à son retour de quelle qualité doivent être *les secours que Sa Majesté a résolu d'envoyer audit pays.* » Fait à Vincennes le 27e aoust 1666.

Le 30 août, lorsque M. Colbert eut décidé que M. de Terron, nommé d'abord au poste d'Intendant de la flotte, resterait à la Rochelle (Sa nomination avait contrarié M. de Beaufort et M. de Terron lui-même avait demandé (30 mai) à être embarqué sur un autre vaisseau que l'Amiral, celui-ci ayant « un corps de fer et tenant » ceux qui ont l'honneur d'être avec lui dans une perpétuelle action » qui n'est pas toujours utile »), le Roi écrivit à l'Intendant : « Ayant bien considéré combien vous êtes nécessaire à la Rochelle, tant pour la conduite de l'affaire d'Irlande dont je vous ai donné part par mes précédentes, que pour continuer, etc. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 205, p. 66.)

Le Roi était donc bien résolu à aider l'Irlande à se séparer de l'Angleterre et à reconquérir son autonomie; les dépenses qu'il allait faire étaient assez considérables, et deux de ses vaisseaux allaient courir le risque d'être attaqués et capturés par les Anglais qui veillaient autour de l'île pour qu'aucun secours hollandais ou français ne parvînt aux révoltés : qu'arriva-t-il? Soit que Nagle eût renoncé à une entreprise que ne secondait pas l'Irlaude tout entière, soit qu'il eût été vaincu par les Anglais et que sa cause fût perdue, la Cour de France se désintéressa de cette entreprise dès la fin du mois de septembre. M. de Terron écrivait à Colbert, le 4 octobre 1666 :

« Vous m'avez écrit de *surseoir* l'affaire d'Irlande ; mais vous ne m'avez point dit si je romprai le commencement d'armement du sieur Micheau. Si son navire, qui est en état, ne sert point à cette affaire d'Irlande, il pourroit présentement servir à l'escorte des vaisseaux de MM. des gabelles » (la flotte du sel, comme on l'appelait). « Il faudroit joindre à celui-là la petite frégate de Louis Gabaret, laquelle pourra aussi servir cet hiver pour l'escorte des Bretons » (les marchands de Bretagne), ce que vous savez être de très-grande conséquence. » (Bibl. Nat., Lettres à Colbert.)

Suspendu en octobre, l'armement pour l'Irlande ne fut point repris. Il n'y est fait allusion dans aucun des très-nombreux documents que nous avons recueillis touchant l'histoire de la marine pendant les années 1666 et 1667. Nous n'aurions point arrêté le lecteur sur ce détail d'une expédition avortée, si nous n'y avions vu un témoignage de plus en faveur de notre opinion relative au traité secret qu'on a soutenu avoir été fait entre l'Angleterre et la France pour des ménagements réciproques pendant la guerre. Quoi de plus manifestement hostile à l'Angleterre que cette part prise par Louis XIV à la révolte de l'Irlande, si petite que fût cette part? Le Roi de France ne pouvait douter que Charles II ne connût très-bien la démarche des Irlandais et l'accueil qu'il leur avait fait. Ajoutait-il ce nouvel acte à la prétendue comédie que lui ont fait jouer quelques historiens, comédie qui ne fut gaie, dans toutes ses péripéties, ni pour la flotte qui y perdit le *Rubis*, ni pour les marins français qui allèrent dans les prisons d'Angleterre maudire leur mauvaise fortune? Et quand nous disons le *Rubis* pris, nous devons ajouter à ce vaisseau si bien défendu, mais accablé par la force, la *Victoire*, dont la défaite ne fut pas moins honorable pour son capitaine et son équipage.

Cela nous reporte en arrière, au mois de mars et aux premiers

jours de ce mois. Le chevalier Charles de Certaines, chargé d'escorter un grand convoi de navires du commerce, avec la *Victoire,* frégate ou vaisseau léger, armé de 30 pièces de canon et de 250 hommes d'équipage, rencontra une frégate anglaise, forte de 56 canons et d'un équipage proportionné à cette artillerie. L'Anglais menaçant le convoi, le chevalier n'hésita point à aller à lui, et un combat s'engagea, bien rendu de part et d'autre et soutenu par la *Victoire* assez longtemps pour que les marchands fussent hors de danger et, forçant de voiles, pussent continuer leur route au nord, ou se réfugier dans le Tage. L'affaire avait eu lieu sur la côte de Portugal, et les deux adversaires s'étaient quittées, la frégate anglaise se retirant à Cadix, «fort maltraitée des coups de canon» qu'elle avait reçus. (Lettre écrite de Cadix, le 14 mars 1666, à M. de Formont, banquier à Paris, et communiquée à M. Colbert.) Le chevalier gagna la rivière de Lisbonne d'où il était sorti le jour même du combat avec ses bâtiments marchands; il portait « plus de quatre-vingts passagers, tous » gens de condition et qui avaient commandé en Portugal ». La *Victoire* avait souffert dans la lutte et allait travailler à se raccommoder. M. Gidoyn écrivait de la Rochelle, le 12 avril 1666 :

« Un nommé Gombaud, de cette ville, qui est à présent à Cadix, écrit... qu'une frégate angloise de 56 pièces de canon étoit arrivée au dit lieu fort délabrée, dont le capitaine avoit dit qu'il s'étoit battu contre un navire de guerre françois qui sortait de Lisbonne et qui escortoit quatorze navires marchands, et qu'il croyoit que ce navire françois étoit relâché à Lisbonne. Ledit Anglois dit de plus qu'il auroit pris ce navire, si lui n'eût eu un coup de canon dans son grand mât. »

Le 5 avril 1666, M. Colbert de Terron avait écrit de la Rochelle à M. Colbert :

« Il arrive tous les jours des bâtiments qui étoient sous l'escorte de M. le chevalier de Sertaine (*sic*). Comme il est sûr qu'il s'est jeté au large vers ouest beaucoup plus qu'eux, il ne faut pas s'étonner qu'il n'arrive pas en même temps. Il auroit été bien malheureux s'il avoit été engagé par les ennemis, ayant eu une nuit entière pour courir et faire une fausse route. »

Il eut le malheur que M. de Terron craignait pour lui. Sorti le 16 ou le 17 avril de la rivière de Lisbonne avec ce qui de son convoi s'y était abrité, il avait pris le large pour couvrir ses marchands qui rasaient la côte le plus possible, et après cette nuit dont parle l'Intendant, il avait rencontré deux frégates anglaises qui l'avaient chassé, et l'ayant atteint, avaient ouvert sur la *Victoire* un feu auquel elle

avait répondu avec énergie, mais en vain. Accablé par l'ennemi qui l'avait pris des deux côtés, après un combat admirablement soutenu, il avait été forcé de se rendre, et avait été emmené en Angleterre. Nous ne connaissons pas plus la date précise du dernier engagement du chevalier de Certaines que celle du premier, les lettres que nous avons pu recueillir nous les laissant ignorer. Voici ce que nous trouvons dans une lettre de M. de Terron à M. Colbert, écrite de la Rochelle, le 30 mai 1666 :

« Nous avons su ici par un Hambourgeois *qui a vu* le combat du chevalier de Sertaine (*sic*), qu'il s'étoit battu *seize heures* contre deux frégates, l'une de 24 pièces de canon, l'autre de 60; qu'*il avoit été abordé quatre fois;* que, dans les trois premières, il s'étoit vigoureusement défendu et avoit fait un grand feu de mousqueterie, et la quatrième, cet Hambourgeois dit qu'il n'avoit point vu sortir de feu de notre navire et qu'il s'étoit rendu. »

Les deux beaux combats du chevalier de Certaines nous semblent prouver, comme celui de M. de La Roche Saint-André, que l'entente supposée entre les couronnes de France et d'Angleterre, dont le but était que les navires de l'une et de l'autre nation s'éviteraient soigneusement et n'en viendraient pas aux coups, fut tenue si secrète que ni les officiers anglais ni les nôtres n'en eurent connaissance, et qu'ils se cherchèrent et se battirent à outrance quand ils se rencontrèrent. Les premiers, plus heureux que les autres, prirent à la France la *Victoire* et le *Rubis,* que l'Angleterre ne rendit pas à la paix et conserva comme des trophées de sa campagne de 1666. Non, encore une fois non, et pour la dixième, aucun traité secret ne fut fait en 1665 entre Louis XIV et Charles II; la supposition à ce sujet, injurieuse aux deux rois, est tout simplement une calomnie; tout le prouve, comme on l'a vu. Si elle se reproduit, ce ne sera pas notre faute.

XXXIX.

Nous arrivons à l'année 1667; ce n'est pas sans peine. Cette année ne sera pas, comme la précédente, remplie d'incidents maritimes de grande importance. La paix se fera; mais jusqu'au jour où des négociations sérieuses seront entamées, la guerre et les mesures qui la préparent continueront à se faire, tant du côté de l'Angleterre que de celui des alliés. A la fin de l'année 1666, suivant la coutume, le Roi de France, sur la proposition de M. de Beaufort et de

M. Colbert, avait arrêté la composition de la flotte, et voici la liste des vaisseaux et des capitaines qui fut signifiée à l'Amiral, alors à Brest :

1° Le *Saint-Philippe*, Vaisseau Amiral, sur lequel M. le duc de Beaufort doit arborer son pavillon ; capitaine, M. de la Bellegrange, qui avait demandé à naviguer et sollicité une commission de Chef d'escadre qu'il n'obtint pas, et M. Gombault ; 2° la *Princesse*, devant être commandée par le chevalier Paul, Lieutenant général ; 3° le *Prince*, monté par Du Quesne, Chef d'escadre ; 4° le *Vendôme*, par M. Gabaret (Mathurin), Chef d'escadre ; 5° le *Diamant*, par M. d'Almeras, Chef d'escadre ; 6° la *Reine*, capitaine, des Ardents ; 7° le *Bourbon*, capitaine, M. de Rabesnières-Treslebois ; 8° la *Royale*, capitaine, M. de Verdille ; 9° le *Dauphin*, capitaine, M. de Preuilly-d'Humières [1] ; 10° le *César*, capitaine, M. de la Giraudière ; 11° la *Thérèse*, capitaine, M. d'Ectot ; 12° le *Saint-Louis*, capitaine, M. de Grancey ; 13° le *Breton*, capitaine, le chevalier de Bouillon ; 14° le *Navarre*, capitaine, M. de Thurelle ; 15° le *Trident*, capitaine, M. de Kerjean ; 16° la *Renommée*, capitaine, M. de Valbelle ; 17° le *Jules*, capitaine, M. de Belle-Île ; 18° le *Tigre*, capitaine, M. d'Estivalle ; 19° le *Beaufort*, capitaine, le chevalier de La Fayette ; 20° le *Mercœur*, capitaine, M. de Beaulieu ; 21° la *Françoise*, capitaine, M. de Châteauneuf [2] ; 22° l'*Hercule*, capitaine, M. de Luché ; 23° le *Mazarin*, capitaine, M. de Villepars ; 24° le *Triomphe*, capitaine, M. Guillou ; 25° le *Soleil*, capitaine, M. de La Beaume ; 26° l'*Anna*, capitaine, M. de Château-Renault ; 27° le *Dragon*, capitaine, M. de Mercey ; 28° le *Sauveur*, capitaine, M. du Magnou ; 29° l'*Étoile de Diane*, capitaine, M. de Thivas ; 30° le *Saint-Joseph*, capitaine, M. Cogolin ; 31° le *Soleil d'Afrique*, capitaine, M. d'Infreville-Saint-Aubin ; 32° le *Palmier*, capitaine, le chevalier de Nesmond ; 33° l'*Hermine*, capitaine, le chevalier de Sourdis ; 34° l'*Hirondelle*, capitaine, M. Panetié ; 35° l'*Infante*, capitaine, M. de Querven ; 36° la *Notre-Dame*, capitaine, M. de Martel-Vandré ; 37° le *Lion d'or*, capitaine, M. Étienne Jean ; 38° le *Saint-Charles*, capitaine, M. Michau ; 39° le *Bayonnois*, capitaine, M. Régnier du Clos ; 40° le *Lion rouge*, capitaine, le chevalier d'Amfreville ; 41° l'*Écureuil*, capitaine, le chevalier de Beaumont ; 42° le *Ligournois*, capitaine, M. François de Crevant,

[1] Il signa « Preuilly d'Humières », le 26 septembre 1669, une délibération à propos du pavillon français.

[2] Il signa « Chasteauneuf » la délibération que nous rappelons ici.

baron de Contay d'Humières, frère du marquis de Preuilly d'Humières, nommé plus haut; 43° l'*Infante* de Saint-Malo (ou la *Petite Infante*), capitaine, M. Duvivier-Clément; 44° la *Vierge*, capitaine, M. Jean Gabaret[1]; 45° la *Notre-Dame des Anges*, capitaine, M. Jacobsen; 46° la *Diligente* (frégate d'avis), capitaine, M. Bitaut de Bléor; 47° un navire qui n'est pas nommé. Les brûlots : *Saint-Cyprien, Guillaume, Bailliebault, Roi David, Trois Rois, Saint-Augustin, Concorde, Phœbus, Marguerite, Truite, Pélican* et *Jardin de Hollande* (ancien petit vaisseau descendu à l'état de porte-feu).

En même temps que Louis XIV pourvoyait de capitaines les vaisseaux qui devaient être le principal de l'armée navale du Ponant, il désignait les officiers destinés à monter les navires construits en Hollande et en Danemark, et qui étaient attendus à Brest, ainsi que le vaisseau la *Ville de Rouen* et le brûlot le *Saint-Antoine de Padoue*, que nous savons s'être réfugié au Texel. Cette petite escadre, mise sous les ordres de M. de La Roche Saint-André, se composait de dix vaisseaux grands ou petits : 1° le *Conquérant*, monté par M. de La Roche; 2° l'*Invincible*, capitaine, M. d'Estivalle; 3° l'*Intrépide*, capitaine, M. du Mé d'Aplemont; 4° le *Neptune*, capitaine, le chevalier de Buous (qui commandait auparavant la *Ville de Rouen*); 5° le *Normand*, capitaine, M. de Gorris; 6° le *Courtisan*, capitaine, le chevalier de Tourville; 7° le *Frédéric*, M. Job Forant (ce vaisseau avait été d'abord destiné à M. de La Roche); 8° le *Grand Danois*, capitaine, M. Gabaret le jeune (Louis, second fils de M. Mathurin Gabaret (M. Forant avait été désigné d'abord pour commander ce navire); 9° la *Ville de Rouen*, capitaine, M. Languillet; 10° la frégate *Sainte-Anne*, capitaine, M. Maugien; quatre brûlots, dont le *Saint-Antoine de Padoue;* enfin, deux galiotes.

Les deux listes de vaisseaux que nous reproduisons ici d'après le registre des expéditions et des ordres du Roi pour l'année 1677 (Arch. de la Marine) contiennent le nom de tous ou presque tous les navires de guerre composant la flotte du Ponant. A Toulon était à flot, ou sur les chantiers et près de descendre dans la mer, une petite escadre composée de la *Sirène*, du *Cheval marin*, du *Comte*, du *Provençal* et du *Toulon;* cette escadre devait s'augmenter du *Royal-*

[1] Fils aîné de M. Mathurin Gabaret. Cette étude devant s'arrêter à une époque où il vivait encore, nous dirons que, très-estimé, il parvint au grade de Lieutenant général des armées navales, mourut à Rochefort le 26 mars 1697, et fut enterré, le 28 du même mois, à Angoulin, terre dont il était seigneur. (Archives de la mairie de Rochefort.)



Louis, à peine commencé, du *Monarque* et du *Dauphin Royal*, loin encore d'être achevés. Au 1er janvier 1667, le *Comte* était, de ces vaisseaux, le seul qui eût un capitaine désigné, comme le plus avancé; ce capitaine était M. le commandeur de Bouilliers. Les douze galères de M. de Vivonne complétaient l'armement de la Méditerranée.

Lorsque M. Colbert eut désigné M. de La Roche pour commander l'escadre de Hollande, le Roi envoya à M. du Mé d'Aplemont la lettre de cachet suivante :

« Ayant fait choix du sieur de La Roche Saint-André pour commander l'escadre des vaisseaux que je fais armer en Danemark et en Hollande, *à dessein de les joindre très-prochainement à l'armée de mes alliés*, et vous ayant destiné pour monter un desdits navires, je vous fais cette lettre pour vous dire qu'encore que ledit sieur de La Roche n'ait sur vous aucun avantage d'ancienneté dans le service, les premières commissions qui ont donné entrée à l'un et à l'autre étant de même année, je désire et ordonne qu'*en attendant* que j'aye fait faire un règlement général » (règlement bien nécessaire et bien attendu !) « pour les rangs de tous les officiers de la Marine, vous ne fassiez aucune difficulté d'obéir en cette circonstance au dit sieur de La Roche. » (On devait bien cette faveur du commandement de l'escadre au vaillant et malheureux capitaine du *Rubis*.) « Fait à Vincennes, 19e janvier 1667. » Signé : « Louis, » et plus bas : « de Lionne. » (Arch. de la Marine.)

Parmi les vaisseaux nommés dans la liste que nous avons donnée des bâtiments devant composer l'armée navale du Ponant pendant le cours de l'année 1667, figurent la *Princesse*, le *Tigre* et le *Navarre* ; ces navires n'étaient pas encore en mesure d'être armés. Le *Navarre* était achevé, mais non pourvu de ses agrès ; le *Tigre* ne pouvait être prêt que vers le 15 février, et la *Princesse*, qui n'était pas à l'eau, ne devait, selon toute apparence, être remise à son capitaine qu'à la fin du mois d'avril. « Je fais travailler fêtes et dimanches, à l'imi- » tation de Brest, » disait au sujet de ces vaisseaux M. de Seuil, dans une lettre datée de la Rochelle, 3e janvier 1667. Cette lettre contient un détail intéressant. On sait que, dans les grands ports de France, chaque vaisseau, chaque frégate a son magasin; cet usage date du dix-septième siècle, ainsi que le montre une phrase de M. de Seuil : « Le désarmement des vaisseaux en Charente, duquel » vous désirez être informé en détail, s'est fait en même manière » qu'il s'est pratiqué l'année précédente, c'est à savoir qu'il *a été* » *donné un magasin particulier à chacun vaisseau, dans lequel on a*

» *serré ses agrès et apparaux*.... On a fait un inventaire des navires, » de tout ce qui est resté et ce qui a été mis à terre, ce qui a été » consommé dans la campagne, etc. »

Le même jour, 3 janvier, M. de Terron mandait de Brest à M. Colbert qu'on avait passé un marché de bois de construction avec le gentilhomme que Mademoiselle de Montpensier avait chargé de la représenter dans cette négociation avec l'Intendant de la Marine de Ponant. « Le sieur Hubac » (maître charpentier du port) « assure » qu'il est impossible d'avoir du bois à meilleur compte, quelque » part que l'on le prenne. » Laurent Hubac, qui avait fait un marché pour la construction de plusieurs vaisseaux, demandait en ce moment à le résilier, prétendant qu'il était onéreux pour lui ; il voulait même renoncer à mettre la dernière main au *Lis* et au *Fleuron*, qui étaient arrivés à un certain degré d'avancement ; M. de Terron, Du Quesne et M. Le Roy, Commissaire de Marine, le décidèrent cependant à continuer son œuvre, à des conditions qu'il importe peu aujourd'hui de connaître, et dont un mémoire fut envoyé à M. Colbert, signé par M. de Beaufort et Du Quesne. M. de Terron, en rendant compte de cette affaire au Ministre, disait à propos de M. de Beaufort :

« Je vois M. l'Amiral un peu *échauffé* contre les capitaines de l'escadre du Ponant, et particulièrement contre Rabesnières, qui est allé à Paris. Il ne m'appartient pas de soutenir ces gens-là, qu'ils aient raison ou qu'ils ne l'aient pas ; cela n'est point de mon fait ; mais je cray (*sic*) que je dois vous dire que *Son Altesse s'irrite aisément contre les capitaines qui ne sont pas de sa main*. Je le vois souvent sur le fait de M. de Bouillon et d'autres, dont les défauts sont relevés fort aigrement, et je vois d'ailleurs que l'on a dit que de Gorris faisait honneur à la marine. *C'est ce marchand de sucre et de savon* dont vous m'avez commandé de vous dire le nom ; il en est de même des autres qui viennent de M. Matharel et de la maison de Vendôme. »

M. d'Ectot était de ces derniers ; mais M. de Terron ne se plaignait pas de lui. Il arrivait sur la *Thérèse* avec M. de Valbelle, capitaine de la *Renommée*, et la flotte du sel, qu'il avait escortée.

Vers la fin de l'année 1666, le duc d'York, sollicité de faire avec la France un traité pour l'échange des prisonniers, — dans lequel ne devait pas entrer M. de La Roche Saint-André, devenu libre, nous l'avons dit, par une attention courtoise de ce duc, — chargea M. Gravier, capitaine de vaisseau qui avait commandé en second le *Rubis*, de porter à Brest les articles du cartel proposé par Son Altesse

Royale. M. Gravier remplit sa mission et reçut de M. de Beaufort une instruction pour le voyage de retour qu'il allait faire en Angleterre (Brest, 10 janvier 1667). Les conditions étaient acceptées, et M. Gravier avait le devoir de veiller à l'exécution du « traité d'échange des » prisonniers qui ont *été* ou seront faits de part et d'autre *pendant la* » *continuation de la guerre* ». L'instruction portait : « Il fera donner » quelque argent aux officiers des vaisseaux du Roi le *Rubis* et la » *Victoire*, pour les aider à acquitter en partie les dettes qu'ils peuvent » avoir faites pendant leur séjour sur les lieux pour leur subsistance » dans la prison ou dans les villes où ils ont eu la liberté de rester » sur leur parole. » Pour leur retour en France, les 1180 prisonniers, dont 890 devaient être dirigés sur Dunkerque et 290 sur Brest, étaient mis sous la conduite des officiers de la *Victoire* et du *Rubis*, chargés de veiller à ce qu'aucun d'eux ne désertât ou ne s'engageât sur des navires étrangers. M. le chevalier de Certaines fut compris dans l'échange. Il revint et trouva tous les vaisseaux pourvus de leurs capitaines. Il eût été juste de le récompenser pour ses deux combats ; mais on ne savait pas encore, en décembre 1666, lorsqu'on faisait la liste des capitaines employés dans la flotte, si le traité d'échange serait accepté. Il lui fallut attendre un an. Probablement il alla passer une partie de ce temps dans le Nivernais, à Villemolin, au sein de sa famille.

— Dès les derniers jours de 1666, M. d'Estrades et les députés des États Généraux avaient conçu un projet d'action commune pour la campagne de 1667. Ce projet, envoyé à M. Colbert, fut communiqué à M. de Beaufort, qui fit écrire en marge ses observations, auxquelles riposta M. Colbert. Le projet que nous avons sous les yeux et que nous avons tiré des Archives de la Marine, porte :

« Art. 1er. Que de côté et d'autre l'on fera un dernier effort pour mettre en mer une flotte plus considérable et plus puissante que celle que l'on a mise l'année passée, vu qu'il pourroit bien arriver que l'on se trouvât obligé de hasarder encore un combat naval avant la jonction des flottes ; néantmoins que, pour l'éviter, les États Généraux feront tout leur possible pour mettre leur flotte en mer avant que les Anglois y puissent être. »

Le duc de Beaufort, dans ses observations, dit que les Hollandais n'exécuteraient pas cet article du traité et qu'ils s'arrangeraient pour agir seuls ; à quoi M. Colbert répondit : « Pour former ce projet, il » ne faut pas raisonner sur le manquement de parole des Hollandois, » parce qu'il n'y a aucune apparence qu'ils veuillent manquer au Roi. »

« Art. 2. Que pareillement le Roi de France aura devant » (auparavant) « ou en ce temps-là mis sa flotte en état d'entrer dans la Manche, au moment qu'Elle aura appris que la flotte de cet État sera en mer et approchera le Pas-de-Calais. »

Aux objections peu fondées de M. de Beaufort, M. Colbert répondit : « Cet article ne dit autre chose sinon que les flottes seront en » état, et ainsi il est bon. »

« Art. 3. Que la flotte des États étant en mer devant » (avant) « celle de l'ennemi, le vent étant à l'O., elle se portera vers le Pas-de-Calais ou bien vers la rivière de Londres, et celle de Sa Majesté arrivera à la faveur du même vent dans la Manche pour joindre celle des États. »

M. de Beaufort commenta cet article, et ses commentaires parurent peu sensés au Ministre, qui écrivit : « Cet article ne dit autre » chose sinon que le vent étant contraire à la flotte des États pour » entrer dans la Manche, elle se tiendra au Pas-de-Calais ou entre » les Dunes et le Pas, pour donner lieu à la flotte du Roi, qui aura » le vent favorable, de la venir joindre; et partant cet article est » bon. »

M. de Beaufort rejetait tout à fait le projet, regrettant qu'à côté de M. d'Estrades il n'y eût pas un homme bien au fait des choses de la marine pour le guider sur la possibilité des mouvements de la flotte française ; il concluait par demander que les États lui envoyassent une vingtaine de bons vaisseaux qu'il joindrait à ceux de son armée, et qu'avec cette force suffisante il irait chercher les Anglais. Cette proposition était inacceptable, toute généreuse qu'elle parût ; il était impossible de supposer que les États se priveraient d'une partie de leurs vaisseaux à l'ouverture d'une campagne qu'ils voulaient mener vigoureusement à fin, et qu'ils confieraient leurs navires à un homme brave, sans doute, plein de zèle et d'entrain, mais chez qui l'expérience était moins grande qu'elle ne l'était chez le dernier de leurs Lieutenants-Amiraux. La proposition de M. de Beaufort ne pouvait être accueillie par la Hollande, et M. Colbert ne conseilla pas au Roi de charger son Ambassadeur à la Haye d'en entretenir M. de Witt. Pendant ce temps-là, M. d'Estrades s'occupait du retour de l'armée navale de France après la campagne, et le 20 janvier 1667, il écrivait à M. de Lyonne, secrétaire d'État, qui, dans ses attributions, avait la charge de la Marine, dont M. Colbert avait le détail seulement, — et souvent le détail emportait le principal, la confiance du Roi en Colbert étant entière ; — alors M. Colbert n'était

pas Secrétaire d'État, charge qui lui aurait donné l'omnipotence sur toutes les affaires de la Marine et des Colonies; M. d'Estrades, disons-nous, écrivait à M. de Lyonne :

« J'ai eu une longue conférence avec M. de Ruyter, qui est à présent en parfaite santé, sur le projet de retour de la flotte du Roi après la campagne; sur quoi ledit sieur de Ruyter a dit qu'il étoit impossible de pouvoir rien assurer, les événements étant incertains; mais qu'il falloit poser pour but et fondement que tout ce qui se pourroit faire avec la flotte des États pour faire rentrer la flotte du Roi dans ses havres, il le feroit, ses maîtres lui en donnant l'ordre » (si ses *maîtres* lui en donnaient l'ordre); « mais aussi il falloit que l'Amiral de France eût le même ordre pour eux, en cas d'accident, c'est-à-dire s'ils perdoient » (si l'on perdait) « la bataille avec tant de désavantage que leur flotte ne fût pas suffisante de (*sic*) se pouvoir retirer seule avec sûreté dans les ports. Mais comme ces sortes d'accidents sont incertains, ledit Amiral de Ruyter est d'avis que le Roi donne pouvoir à l'Amiral de France de résoudre sur-le-champ sur toutes sortes de cas, et que les États lui en donnent un pareil, afin qu'eux deux, avec le conseil de la Marine » (le conseil composé des capitaines de l'une et de l'autre flotte), « puissent sur-le-champ prendre les résolutions les plus sûres et les plus avantageuses à la cause commune. »

M. de Ruyter ajoutait que, si l'on avait de l'avantage, on pourrait aller tous ensemble *attaquer la flotte ennemie sous le château de Wight;* « mais si, au contraire, les Anglois avoient l'avantage et qu'ils se » missent ou à l'île de Wight ou aux Dunes, les Hollandois pourroient » joindre dix ou douze de leurs grands vaisseaux à ceux du Roi pour » aller jusques dans ses ports » (les ports de France) « et même y » passer l'hiver, pour éviter le péril du retour. La même chose se » pourroit faire *en cas que le combat se donnât vers les côtes des Pro-* » *vinces-Unies* et qu'on fût obligé de se retirer en Zélande, supposé » que la destination de la flotte angloise fût en un lieu qu'on ne pût » gagner le port de Flessingues sans être renforcé d'une escadre de » France ». M. d'Estrades terminait sa dépêche par cette phrase : « M. de Ruyter a dîné chez moi depuis, et il a toujours tenu le même » propos. »

Ainsi M. de Ruyter était prêt à exécuter les ordres de M. de Witt si les États voulaient lui donner liberté de manœuvres, comme on dit, et si Louis XIV consentait à laisser M. de Beaufort agir de lui-même et sans que la Cour le gênât dans son action par des instructions réitérées. Le Lieutenant-Amiral ne croyait guère que les États lui accorderaient le droit d'agir seul, « ses maîtres » lui donnant,

comme conseil à la mer, M. Cornelis de Witt, délégué par eux pour l'aider, et au fait pour le surveiller. Il ne croyait pas non plus que Louis XIV laissât M. de Beaufort libre de faire tout ce qu'il croirait bon, l'habileté du duc ne lui étant pas suffisamment démontrée, et son caractère, — qui repoussait volontiers les avis des gens qui l'entouraient, fussent-ils marins excellents comme Du Quesne, — étant bien connu de Sa Majesté. Il ne devait donc rien sortir de sérieux et de définitif des entretiens de MM. d'Estrades et de Ruyter. Le plan pour la campagne, arrêté entre l'Ambassadeur de France et M. de Witt, et approuvé par le Roi, sur l'avis de M. Colbert, pouvait avoir son effet si la flotte française hâtait ses préparatifs, si la Hollande avertissait de bonne heure la France que son armée navale prendrait la mer à telle époque, et si la politique du Roi n'envoyait pas les vaisseaux français au Midi quand ceux des États devaient opérer au Nord. Nous dirons tout à l'heure ce qu'il advint de projets concertés entre les alliés. En attendant, voyons ce que faisaient les petites escadres, détachées du gros de la flotte de M. de Beaufort ou sorties de Toulon.

MM. Panetié et Jacobsen, capitaines de l'*Hirondelle* et de la *Notre-Dame des Anges,* avaient été envoyés à Bordeaux avec quelques brûlots pour y chercher du vin nécessaire à la consommation de l'armée navale; ils revinrent à Brest et furent chargés par l'Amiral d'escorter le convoi du sel, escorte pour laquelle avaient été désignés d'abord M. d'Ectot et M. le marquis de Grancey. M. d'Ectot faisait carèner la *Thérèse,* dont il était capitaine, et M. de Grancey, qui commandait le *Saint-Louis,* « grand navire, mais maniable et naviguant bien », était sorti de Brest pour rejoindre les quatre frégates qui étaient à la mer depuis quelque temps. M. d'Estivalle, qui figure sur les listes que nous avons données ci-dessus (p. 503), d'abord parmi les capitaines de la flotte principale du Ponant, ensuite parmi ceux de l'escadre du Danemark et de la Hollande, partit pour Amsterdam, où il devait prendre l'*Invincible,* et laissa le *Tigre* sans capitaine. M. de Terron sollicita le commandement du *Tigre* pour le lieutenant de la *Thérèse,* « M. d'Amblimont, qui, disait-il à M. Colbert, est un Champenois » de bonne mine et qui a bon air de soldat. Il y a déjà six ou sept » ans que je l'ai mis en bonne école. Si vous aviez pour agréable de » lui faire donner ce vaisseau, j'estime qu'il s'en acquitteroit bien ». (Lettres de M. de Terron, Brest, 7 et 14 janvier 1667, Bibl. Nat.)

— Un petit succès pour la marine marqua les premiers jours du

mois de janvier. Les armateurs de Dunkerque, qui écumaient la mer et couraient sus aux navires flamands, prirent cinq navires chargés de vin et appartenant à des marchands d'Ostende, de Bruges et de Nieuport. Une « frégatette » de Dunkerque, armée de six pièces de canon, rencontra la frégate du gouverneur de Douvres, qui s'était emparée d'un bâtiment français du port de 30 tonneaux. L'Anglais avait dix pièces de canon. Le Dunkerquois n'hésita cependant pas à le chasser, et, à sa vue, reprit le navire français, auquel le capitaine de la frégate de Douvres avait donné un équipage de sept hommes. Il eût infailliblement pris le navire aux dix canons, si celui-ci, forçant de voiles, ne se fût réfugié dans le port d'Ostende. (Lettre de M. Nacquart; Amiens, 8 janvier 1669.)

— Le 17 janvier, M. de Terron écrivait à M. Colbert :

« Je cray (*sic*) enfin M. Du Quesne prêt à sortir. Je vous assure que c'est une grande décharge pour le port » (de Brest) ; « car il ne tiendroit pas à lui qu'il ne dépouillât le *Vendôme* et deux ou trois autres vaisseaux pour se donner de surabondance tout ce qu'il lui plairoit. Et ce qu'il y a de plus fâcheux pour moi, c'est que cela produit souvent des occasions de me commettre avec M. l'Amiral.. Enfin je cray en être dehors à un cinquième *gros* ancre près (*sic*) ; sur quoi je ne veux point relâcher, pour l'importance et la conséquence » (qu'aurait une telle complaisance), « les navires du Roi n'ayant eu jusqu'à présent que quatre *gros* ancres. Et quand on auroit à se relâcher pour *ce* cinquième, ce ne devroit être qu'après tous les navires armés et au commencement de la campagne avant que d'entrer dans la Manche. »

Du Quesne était toujours le même ; il fallait que tout fût pour lui. L'Amiral lui passait d'autant plus ses fantaisies que M. de Terron était moins disposé à les souffrir. L'Intendant avait à lutter souvent contre M. de Beaufort pour maintenir l'égalité entre les capitaines ; mais Du Quesne l'emportait le plus ordinairement, favorisé par l'Amiral, qui l'aimait et peut-être aussi le craignait. La position du premier Chef d'escadre à la tête de la marine était gênante un peu pour tout le monde ; mais on avait besoin de lui, on l'employait à toutes choses, on sentait qu'il était dangereux de le mécontenter, et on lui permettait de régner dans le port au détriment de tous les autres capitaines. S'il y avait eu trois ou quatre officiers dans la flotte aussi exigeants que Du Quesne, les armements auraient été plus difficiles encore qu'ils ne l'étaient, et Dieu sait s'ils l'étaient alors !

— La construction des vaisseaux le *Comte*, le *Provençal* et le

Toulon, était l'objet de toute la sollicitude de M. d'Infreville, qui, pour l'édification du *Royal-Louis,* du *Dauphin Royal* et du *Monarque,* navires d'une plus grande importance, avait du temps devant lui, leurs bases étant à peine établies sur les chantiers. L'Intendant songeait pourtant à la décoration extérieure de ces bâtiments à peine commencés, et ne voyait point, parmi les sculpteurs attachés au port de Toulon, d'homme assez habile pour orner de belles figures la poupe, les galeries et la proue de chacun de ces vaisseaux dont on voulait faire des merveilles. Un sculpteur avait travaillé à Toulon ; mais, trop peu rémunéré, il avait porté son talent à l'étranger, où d'ailleurs il trouvait, outre des rétributions meilleures, une sorte de libre arbitre pour la composition et l'exécution de ses ouvrages, un contrôle peut-être, mais non la critique d'administrateurs ignorants, en fait d'art, s'ils étaient des agents économes de l'argent du Roi. Cet ouvrier, — on ne disait pas alors un artiste — c'était Pierre Puget, Provençal, bien connu à Paris dans le monde des curieux. Il avait donné des preuves de son savoir à Toulon, et avait quitté l'arsenal de cette ville, où il avait laissé à la tête de l'atelier de sculpture un homme qui n'était pas sans mérite, Nicolas Le Vray, lequel avait fait tous les ornements des vaisseaux la *Reine,* le *Brézé,* le *Saint-Philippe* et de tous les autres qui s'étaient « bâtis depuis trente ans ». (Lettre de M. d'Infreville, 20 septembre 1668.) Avec Le Vray travaillaient Rombaud, le Flamand Guillaume Gay et Pierre Toro, qui, jeune encore, avait cependant assez de mérite pour que, en 1668, M. d'Infreville lui laissât la conduite de la sculpture des trois grands vaisseaux, qui fut exécutée sur les dessins donnés par Charles Le Brun, premier peintre du Roi. Rombaud, un des maîtres sculpteurs entretenus au port de Toulon, s'était fait connaître en dehors de l'arsenal par la composition et l'exécution de quatre statues (1661) pour l'église épiscopale, dont Pierre Puget avait fait la custode. L'atelier de Toulon était donc assez bien monté lorsque Puget le quitta pour aller s'établir à Gênes. Il revint momentanément en Provence et y resta peu de temps ; le 22 mai 1663, M. de La Guette, Intendant de la Marine du Levant, écrivait à M. Colbert :

« .... Ce qui me fait souvenir de vous donner avis que Puget est ici, mais qu'il s'en retourne bientôt à Gênes, *où on lui donne mille écus par année et le prix de ses ouvrages*. C'est un excellent homme ; si vous aviez quelque chose à faire préparer à Gênes, il pourroit y agir mieux qu'un autre n'y pourroit faire. »



Le retour de Puget à Toulon était un des vœux de M. d'Infreville, qui, dans sa lettre du 18 janvier 1667, écrivait :

« Depuis que je suis en Provence, j'ai sollicité un nommé Puget, habile statuaire, qui s'est retiré de Toulon depuis plusieurs années et s'est allé habiter à Gênes. Je le croirois nécessaire pour la perfection de l'Amiral » (le *Royal-Louis*) « et des autres grands vaisseaux que l'on va bâtir; il est fort estimé comme excellant dans son art; aussi se fait-il beaucoup valoir, comme l'on peut remarquer par ses prétentions, dont je vous envoie le mémoire. Je travaillerai à le modérer et le ménagerai, si Sa Majesté a agréable qu'on le rappelle en France. »

Voici les conditions que Pierre Puget mettait à son retour à Toulon :

« 1° Je voudrois que l'ordre en vînt du Roi » (et non d'un simple Intendant de province); ce qui vous seroit facile en écrivant en Cour, » *comme nécessaire pour la gloire de notre nation*. » (Il savait ce qu'il valait et croyait que la modestie était une vaine hypocrisie.)

« 2° Je veux être considéré non point comme ouvrier » (sous les ordres de N. Le Vray), « mais comme principal officier » (premier maître sculpteur du port. C'était juste, sans doute; mais il y avait des droits acquis que le Roi devait ménager).

« 3° Je veux donner le dessin de l'architecture du navire; j'entends » tout ce qui est hors de l'eau ou œuvre morte, et que mes dessins » fussent suivis de point en point, après avoir été examinés par vos » principaux maîtres, comme Rodolphe, Poumet et Coulom. » (C'est des termes de ce troisième article des propositions de Puget qu'on a conclu que le sculpteur était aussi constructeur de navires. Il n'y a cependant rien d'ambigu dans le texte de cet article. Si Puget avait voulu construire des vaisseaux, il aurait demandé à en faire les plans et à les bâtir depuis la quille jusqu'au vibord. Il se bornait à « donner le dessin de l'architecture de l'œuvre morte ». Ce qui était de l'œuvre vive et de la construction même de l'œuvre morte appartenait aux charpentiers; il voulait, et sa prétention n'allait pas plus loin, donner le dessin de l'ornement des châteaux, des jardins ou galeries, des préceintes, de la proue, de la poupe, enfin de tout ce qui étant de l'extérieur recevait à cette époque une élégante et riche décoration sculptée, laissant à maître Rose, le peintre du port, les ornements coloriés et la dorure. Pour nous bien faire comprendre, disons que Pierre Puget désirait faire en ce qui était des vaisseaux, ce que Michel-Ange avait fait pour certaines constructions civiles dont il

dessina la décoration extérieure sans suivre leur édification comme architecte constructeur ; ce qu'avait fait Raphaël pour un palais qu'on voit sur la place du Grand-Duc à Florence ; ce que fit plus tard Pierre de Cortone, le peintre, envoyant à Paris des dessins pour la façade du Louvre, en même temps qu'en envoyait le sculpteur Jean-Laurent Bernin ; dessins auxquels fut préférée, comme à ceux de l'architecte Louis Le Vau, la décoration proposée par le médecin Claude Perrault.)

Pierre Puget consentait que ses dessins fussent examinés, c'est-à-dire approuvés par les premiers maîtres charpentiers ; il disait encore :

« 4° Qu'il me sera permis d'enrichir » (l'extérieur des navires) « de mes ornements à ma façon, sans qu'on me contredise, soit » maître d'hache » (charpentier) « ou autres officiers ». (Par là, le grand statuaire demandait qu'outre les figures qu'il lui plairait exécuter dans la décoration de la poupe, des galeries et de la guibre, il pût librement faire des rinceaux, des feuillages, des guirlandes, où il les jugerait nécessaires pour compléter la décoration.)

« 5° Qu'il me sera donné un habile homme pour me soulager à » ma volonté, auquel on payera un écu par jour. » (Il voulait un sculpteur pour exécuter les figures qu'il aurait imaginées.)

« 6° Qu'il ne sera envoyé aucun dessin, soit à M. l'Amiral ou au » Roi, ou tableau, qui ne soit porté par Puget. » (L'artiste voulait pouvoir aller discuter lui-même ses projets et les défendre s'ils étaient critiqués par Charles Le Brun.)

« 7° Que je ne veux travailler de mes mains qu'aux modèles ou » dessins du travail. » (Ainsi les croquis, dessins finis, maquettes et modèles en plâtre ou en terre étaient sa part dans l'œuvre, l'exécution étant laissée au sculpteur choisi par lui « pour le soulager ». L'exigence était grande et dut étonner un peu M. Colbert, qui voyait Girardon et les autres sculpteurs habiles manier le ciseau après avoir pétri la terre. Ce n'est pas tout.)

« 8° Que les officiers » (de l'arsenal) « n'auront rien à dire si je fais travailler à mon atelier en marbre ou en bronze. » (P. Puget voulait avoir un atelier où il serait libre de faire, pour lui et en dehors de ses travaux pour la marine, des ouvrages en marbre ou jetés en bronze. Il est sous-entendu que ces ouvrages, s'ils convenaient au Roi, seraient payés à part à leur auteur.)

« 9° Qu'on me payera mes gages à quatre mille cinq cents livres

» par année et *par avance.* » (La condition était dure, et M. Colbert dut la trouver étrange, lui qui ne payait guère d'avance et qui avait souvent bien de la peine à payer quand les travaux d'une année étaient achevés. Puget prenait ses précautions.)

« 10° Que je ne m'oblige dans le travail que pour deux ans. » (Gênes lui tenait toujours au cœur et il aspirait à y retourner.)

« 11° Que si on bâtit fabriques de pierre dans l'arsenal ou hors » de l'arsenal dépendant de la marine, j'en veux être l'architecte et » en donner les dessins. » (Entendait-il qu'il voulait construire lui-même ou seulement donner les dessins des constructions à faire? Il est bien évident que s'il était architecte, c'est-à-dire si l'œuvre devait sortir en entier de ses mains, il devait en donner les dessins; le soin qu'il prend de dire : « et en donner les dessins », nous fait croire que là, comme dans le fait des vaisseaux, il devait donner seulement les dessins de la décoration des façades, et non les plans et les devis de la construction.)

Quand M. d'Infreville à Toulon songeait aux vaisseaux, M. Arnoul à Marseille pensait aux galères, qui étaient de sa charge. Il avait demandé qu'on fît une Réale neuve, et le Roi avait trouvé bon que le vieux Chabert, habile à la construction des galères, entreprît ce travail, dont M. Arnoul disait :

« Ce doit être une pièce de deux ou trois ans, pendant lesquels on augmentera le nombre des galères, afin qu'elle (la Réale) soit en état de ne paroître que bien accompagnée. » (La galère Réale, que montait ordinairement le Général des galères, qui déployait l'étendard royal, était un bâtiment plus grand que les galères communes et même que la Patronne. On lui prodiguait l'or, les couleurs éclatantes, et les sculptures, œuvres de bons ouvriers.) M. Arnoul désirait faire de cette pièce quelque chose de grand et de magnifique, « proportionné à ce prodige que vous faites commencer à Toulon et qui doit servir de Vaisseau-Amiral » (le *Royal-Louis*), « et j'ai la pensée de faire la poupe toute noire et or, *qui est d'ordinaire la couleur des Réales;* et je voudrois que ce qui se fait de bas-relief sur le bois *fût de cuivre doré*, comme certains tableaux dont les Feuillants de la rue Saint-Honoré parent leur maître autel, les jours de fêtes. Je crois que cela bien entendu feroit un bel effet. Les Romains autrefois pratiquoient cet ornement de revêtir de lames de cuivre doré ce qu'ils vouloient enrichir à leurs vaisseaux et galères. » (Bibl. Nat., Lettres à Colbert.)

La croisière des navires français établie dans la Manche effrayait apparemment les marchands anglais et flamands, quoique bien peu tombassent au pouvoir de nos capitaines. M. de Beaulieu ramena à

33.

Brest son vaisseau l'*Écureuil*[1], qui avait rompu son mât de misaine, et avertit que le *Croissant*, resté dehors, avait cassé sa vergue de petit hunier. Il n'annonça aucune prise. (M. de Terron, Brest, 21 janvier 1667.) Cinq navires flamands avaient été capturés (nous l'avons dit ci-dessus), et le gouverneur espagnol de la Flandre, Don Castel Rodrigo, autorisait la chambre de commerce de Bruges à les réclamer à la France. Deux députés de Bruges arrivèrent à Dunkerque porteurs de demandes auxquelles M. Nacquart ne put répondre qu'assez vaguement. Quelques faits cependant pouvaient donner matière à une entente sérieuse. Le principal était celui-ci. Un capitaine français, Alexandre Jacobsen, commandant une frégate armée en guerre, avait pris un navire pourvu de passeports délivrés par les Rois de France et d'Angleterre, et mené par un Flamand nommé Pieter Pieterson Pauw d'Edan. La chose s'était passée avant tout acte d'hostilité des Français contre les Flamands. Jacobsen étant allé à Ostende y avait été arrêté, ce que M. Nacquart regardait comme une injustice. (Lettre du 18 janvier 1667.) Les juges d'Ostende lui avaient donné pour prison la taverne nommée le *Caetspel*, où il était sous la garde de deux agents de Don Fernando d'Eschonamillia, prévôt général de l'armée navale du Roi d'Espagne. (Supplique de Pauw aux juges de l'Amirauté d'Ostende.) Alexandre Jacobsen devait être retenu dans cette taverne jusqu'à ce qu'il eût rendu à Pauw son navire avec tout ce qu'il portait, et surtout soixante Anglais. Quand les députés de Bruges entrèrent en conférence avec M. Nacquart, celui-ci leur dit : 1° que les Flamands avaient tort d'arrêter au passage les bois de construction qui venaient en France; 2° que les juges d'Ostende retenaient sans droit le capitaine Jacobsen, et que si cet officier avait indûment pris le navire de Pauw, il était justiciable de la justice française, et que c'était au Roi de France qu'il fallait demander sa punition ; 3° que la chambre du commerce de Bruges favorisait le commerce des Anglais au préjudice des marchands français, et que c'était de leur part une conduite répréhensible. Les députés promirent de laisser passer librement à Bergues le bois destiné à la France; en retour, M. Nacquart promit de rendre sans frais les marchandises confisquées à un particulier d'Ostende nommé Kerry. Quant à Alexandre

[1] M. de Beaulieu, comme nous l'avons vu au commencement de ce chapitre, devait quitter l'*Écureuil* pour le *Mercœur*, l'*Écureuil* étant destiné au chevalier de Beaumont.



Jacobsen, M. Nacquart s'engagea à relâcher trois navires flamands arrêtés d'office dans la fosse de Mardik, si on rendait à la liberté Jacobsen et sa frégate. Mais, pour les navires arrêtés et amenés à Dunkerque par les croiseurs français, les Flamands devaient les redemander au Roi de France, car de son chef il ne pouvait relâcher que ceux qui étaient de construction flamande ou qui avaient été achetés par des Flamands avant la déclaration de guerre. (Lettre de M. Nacquart, Dunkerque, 22 janvier.) Voilà où l'on en était avec l'Espagne et la Flandre, au commencement de 1667.

Si l'on était mal avec les sujets flamands du Roi d'Espagne et si tout annonçait que la France romprait bientôt ses relations politiquement amicales, mais, en effet, très-tendues avec la Cour de Madrid, on était bien avec Tunis, à ce point qu'un corsaire tunisien, de 56 canons, étant venu à Toulon pour se munir de beaucoup de choses dont il avait besoin, fut reçu très-honorablement par M. le président d'Oppède et par M. de Vendôme, lequel ordonna qu'on lui fournît tout ce qui lui était nécessaire « des magasins du Roi, sans lui faire rien payer. » (M. d'Infreville, 25 janvier 1667.)

Le vaisseau le *Comte*, le plus grand des trois que les charpentiers de Toulon se hâtaient de terminer, fut lancé à la mer, au milieu du mois de janvier. Le *Provençal* allait l'y suivre bientôt et, après lui, le *Toulon*. M. d'Infreville, en rendant compte de cet état des chantiers, disait : « Les choses se disposent ici d'une telle sorte que *si j'étois né heureux*, l'on m'en sauroit gré, et j'en recevrois quelque récompense. J'ai toujours servi de cette manière et n'ai acquis que... des années. » Précédemment il avait dit : « M. l'Amiral *me bourre*. » Pauvre M. d'Infreville! Si M. Colbert ne l'avait soutenu, il aurait été contraint de se retirer. M. de Beaufort ne le souffrait pas ; il ne supportait guère mieux M. de Terron, qui, au reste, le délivra bientôt. Le Roi ordonna, en effet, à M. de Terron de retourner à la Rochelle, et à M. de Seuil d'aller à Brest en qualité de commissaire général. (Lettre de M. de Terron, 31 janvier.) M. Colbert de Terron était encore à Brest le 8 février; il écrivait à M. Colbert, ce jour-là, pour lui recommander le chevalier de Lauzun et solliciter pour lui le vaisseau le *Croissant* dont le capitaine, M. de Montbron, venait de mourir. Le chevalier de Lauzun avait servi plusieurs années, en qualité d'enseigne, sur le vaisseau monté par l'Amiral, qui appuyait la demande de l'Intendant.

Le rachat des esclaves chrétiens, commencé par M. Trubert,

n'était pas encore une chose faite à la fin de janvier 1667. M. Trubert, avec l'argent qui devait payer les patrons des malheureux qu'on allait délivrer, s'embarqua sur le vaisseau le *Postillon,* dont le commandement avait été donné à M. Dufresne. Le 8 février, ce navire n'attendait sur la rade de Toulon qu'un vent frais qui le conduisît à Alger. M. d'Infreville, en donnant cette nouvelle à M. Colbert, exprimait la crainte que la négociation entamée pour le retour des chrétiens prisonniers ne traînât en longueur, le négociateur ayant à marchander avec chaque patron algérien le prix de ses esclaves. L'Intendant attendait la rentrée en France des marins rachetés, pour former en partie les équipages des trois vaisseaux le *Comte*, le *Provençal* et le *Toulon,* et il entrevoyait que cette rentrée n'aurait lieu qu'en mars ou peut-être en avril. (Lettre de M. d'Infreville, 8 février 1667.)

Le 5 février, M. Panctié, capitaine de l'*Hirondelle,* avait reçu l'ordre d'escorter la flotte des gabelles, de concert avec la *Vierge,* commandée par M. Louis Gabaret, et la *Notre-Dame des Anges,* capitaine Jacobsen. Il fit cette escorte sans rencontres fâcheuses. M. Brodart envoyé à Dunkerque, comme Lieutenant général de l'Amirauté, arriva dans cette ville, le 9 février. Le poste était important.

M. de Seuil, installé à Brest, à la place de M. de Terron, annonça, le 4 avril 1667, à M. Colbert, qu'un corsaire de Dunkerque, nommé Pieter Pieterson Corman, capitaine du flibot le *Courrier de Dunkerque,* de 70 tonneaux, armé de 6 pièces de canon et monté par 48 hommes, avait amené à Brest, le 1er avril, un navire anglais de 80 tonneaux, armé de 8 pièces de canon et de 26 hommes d'équipage; il l'avait pris au large après un combat qui avait duré une journée entière. Ce bâtiment appartenait à la compagnie anglaise des Indes Orientales et avait été chargé au Bengale. Il portait du salpêtre.

— M. d'Estrades, pressé par M. Colbert, le 8 avril, de mener à bonne fin la négociation entamée pour la fonte de huit canons, en dehors des quarante-quatre demandés déjà et dont la France avait besoin pour l'armement de ses vaisseaux, fit de nouvelles instances auprès des commissaires des États, qui lui promirent qu'on satisferait à sa demande lorsque les fondeurs auraient livré six pièces de 36 qui manquaient au vaisseau de M. Ruyter. (M. d'Estrades, 14 avril 1667.) Quant aux quarante-quatre pièces, elles étaient prêtes, et M. Dumas pouvait les faire prendre à la fonderie de la Haye

(21 avril). On hâtait l'armement de l'escadre de M. de La Roche Saint-André qui était à Copenhague, le 3 mai, annonçant qu'il espérait que, peu de jours après la date de sa lettre, les deux vaisseaux danois seraient mis en rade. Les officiers partis de France arrivaient en Zélande, et, le 4 avril 1667, M. Janot écrivait de Middelbourg : « M. Gabaret (Louis) arriva samedy au soir, ayant avec lui deux gentilshommes, dont l'un est fils de M. de La Galissonière et l'autre est du Nivernois. Ils sont allés droit à la Haye. » Le 21 avril, M. d'Estrades écrivait de la Haye : « Les sieurs Gabaret, d'Aplemont et chevalier de Buous, capitaines, sont arrivés avec nombre de leurs équipages. » M. Languillet, capitaine désigné de la *Ville de Rouen*, était arrivé, le 8 mai, à Middelbourg où son vaisseau était en armement, et le 12, il annonçait à M. Colbert que son navire serait bientôt prêt à prendre la mer. M. Janot écrivit au ministre, le 19 mai, que M. Languillet proposait un homme pour le commandement du brûlot le *Saint-Antoine de Padoue;* il ajoutait : « Il y a aussi un homme qui a commandé une frégate que les sieurs Pocquelin font désarmer en ce port, qui y seroit aussi fort propre. » Nous croyons que les Poquelin dont il s'agit ici étaient Louis et Robert Poquelin, marchands, qui avaient des navires et faisaient un grand commerce. Ils étaient d'une branche de la famille d'où sortit Molière, branche riche et séparée, longtemps avant la naissance du grand Jean-Baptiste Poquelin de Molière, de celle qui compta trois valets de chambre tapissiers du Roi. (Sur les Poquelin, voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire,* p. 988.)

Le duc de Beaufort envoya, le 18 avril 1667, à M. Colbert, un court « mémoire » des choses survenues à la mer depuis la veille. La frégate la *Levrette,* commandée par M. le marquis de Kerjean, étant à la côte d'Angleterre, y avait pris trois bâtiments chargés de charbon, et en avait coulé un quatrième. En regagnant la France, elle avait sauvé un convoi de huit marchands, en combattant tout un jour, pour le préserver, deux petites frégates, l'une de quatre, l'autre de huit pièces de canon, qu'elle avait réduites à l'abandonner. Un capre (armateur, corsaire) de Flessingen avait amené à Brest, le 18 avril, deux prises qu'il avait faites, et en avait laissé une à Saint-Malo. Les frégates la *Perle,* la *Diligente* et la *Morine* avaient sauvé une flotte de cinquante petits bâtiments, qu'une frégate anglaise de 50 pièces de canon était venue chercher tout près de la

côte de Bretagne. On savait à Brest que les capitaines français chassaient l'Anglais, mais on ne connaissait pas encore le résultat de cette chasse, qu'on sut depuis avoir contraint le navire anglais à chercher un des ports d'Angleterre.

M. de Beaufort ayant partagé l'armée navale en deux grandes escadres, l'une restant sous son commandement, l'autre sous les ordres de Du Quesne, Du Quesne mit le premier à la mer, devant revenir à Brest chercher l'Amiral pour aller delà avec l'escadre Amirale « faire un tour aux Sorlingues. » M. de Beaufort attendit huit jours Du Quesne, mais ne le voyant pas venir, il sortit de Brest, le 3 mai, afin qu'il ne semblât pas au Chef d'escadre que lui, duc de Beaufort, n'avait pas « osé sortir sans son escorte », et aussi parce que les vaisseaux de l'escadre Amirale « n'avaient plus de vivres » et devaient en aller prendre à la Rochelle. A la hauteur de Belle-Isle, il vit, à la pointe du jour, « treize ou quatorze navires gros et qui paraissaient de guerre ». Il laissa arriver sur eux et leur fit des signaux de reconnaissance, auxquels on ne répondit pas. Il continua sa chasse et enfin reconnut qu'il avait affaire à Du Quesne, qui, contrairement à l'ordre, n'avait pas arboré les pavillons attestant qu'il avait vu l'Amiral. M. de Beaufort et Du Quesne mouillèrent le jeudi, 6 mai, à la Rochelle. Du Quesne et ses capitaines eurent deux fois vingt-quatre heures pour se préparer à retourner au lieu de leur croisière; c'était plus de temps qu'il ne leur en fallait, car ils étaient restés plusieurs jours à la Rochelle et s'y étaient pourvus de toutes choses. M. de Beaufort, rendant compte à M. Colbert de son voyage, ajoutait, n'osant point accuser nominalement Du Quesne :

« Je serai très-sévère aux négligents et à ceux qui ne veulent bouger des ports. » (On verra plus tard qu'on reprochait à Du Quesne « d'aimer le port ».) « Au nom de Dieu, qu'on ne les écoute point sur les plaintes qu'ils peuvent faire contre moi, qu'ils ne sont pas trop aises de voir auprès d'eux; car *ils sont les maîtres les uns parmi les autres*, ce qui ne me semble pas bien. En mon absence, il faut établir le respect et l'obéissance au moindre commandant comme à moi-même. Je vous prie de m'aider à les mettre sur un bon pied; ce sera dans peu, pourvu que Sa Majesté le veuille bien... *Cela, s'il vous plaît, de vous à moi.* Les ordres les plus prompts que faire se pourra, tenant qu'il n'est point nécessaire de rester en ce lieu, à moins que les Anglois ne se retirent dans leurs ports et qu'ils ne pillent pas toutes nos côtes, comme ils le font, car *s'ils se préparent à la paix, c'est en faisant une cruelle guerre.* »



Cette lettre est doublement curieuse; elle montre d'abord que l'esprit de discipline manquait encore à la marine; qu'on n'obéissait pas à Du Quesne assez peu obéissant lui-même, et que chacun agissait à sa guise. Elle fait voir ensuite clairement que les Anglais n'étaient point d'accord secrètement avec les Français. Nous en revenons toujours à cette observation fondée sur des faits nombreux, assez nombreux sans doute, mais auxquels nous en voulons ajouter un autre cependant, bien qu'il ne soit pas à l'honneur d'un des nôtres.

M. Lefèvre de La Barre commandait, pour la compagnie des Indes Occidentales, une flotte de quatorze vaisseaux et deux brûlots. Parmi ces vaisseaux, quelques-uns étaient hollandais et sous le commandement d'un brave homme nommé Abraham Cryussen, qui montait la *Zelandia*, et conduisait la seconde escadre. M. de La Barre étant à la mer, le 20 mai 1667, non loin de Saint-Christophe, rencontra une flotte de dix-sept vaisseaux anglais; il avait l'avantage du vent et pouvait en profiter pour couper la ligne anglaise. « Si la » prudence et le courage de notre Amiral avoient secondé notre for- » tune, nous ne pouvions manquer de battre les Anglois », dit M. Closdoré, gouverneur de la Martinique, qui assistait à l'affaire sur la *Justice*. Il ajoute dans son factum contre M. de La Barre : « Mais le canon des ennemis étonna si fort M. de La Barre, que, » sans prendre conseil et même sans en donner à la flotte, il chan- » gea l'ordre du combat... Les Flamands (Hollandais) qui compo- » saient la seconde escadre, honteux d'une si mauvaise conduite, » portèrent à toutes voiles sur les ennemis; ils furent près d'aborder » l'Amiral anglois, mais l'Amiral hollandois, empêché par un brûlot » ennemi, prit le dessous de l'Amiral » (tomba sous le vent de l'Ami- » ral anglois). Le cœur manqua aussitôt à M. de La Barre, qui sans » vouloir opiniâtrer le combat fit vent arrière vers Saint-Christophe. »

L'accusation est grave, et, quand on la voit produite dans un mémoire sur procès, on peut la croire exagérée; mais tous les termes en sont confirmés par le rapport que M. Abraham Cryussen adressa aux États Généraux et dont la traduction est aux Archives de la marine. L'auteur de ce rapport le termine en disant :

« Nous aurions sans doute pris l'Amiral anglois, si les François nous avoient suivis... Les François faisoient vent en poupe, tellement qu'il m'a fallu les suivre pour demander à M. de La Barre quelle raison il avoit de fuir, puisque, par la grâce de Dieu, nous avions mis déjà nos ennemis en-

si étrange état qu'ils se précipitoient pour gagner le rivage... M. de La Barre fit beaucoup d'excuses sur ce que les capitaines ne se défendoient pas comme il falloit et aussi sur ce que son vaisseau n'étoit pas bon de voile. »

De ceci, nous ne tirons qu'une conséquence, à savoir que les Français, quand ils pouvaient se joindre aux Hollandais, combattaient avec eux, et qu'ils se battaient contre les Anglais aux îles d'Amérique, comme dans la Manche, malgré le prétendu accord concerté entre Louis XIV et Charles II, dès le commencement de l'année 1666.

Nous avons dit que, le 6 mai 1667, M. de Beaufort écrivait à M. Colbert : « Si les Anglois se préparent à la paix, c'est en faisant » une cruelle guerre. » Il était, en effet, grandement question de la paix; on disait partout que l'Angleterre et les États devaient en venir bientôt à un accommodement, et que la France et l'Angleterre travaillaient à une entente pour faire cesser une guerre qui nuisait aux deux États. Le 9 mai, M. de Beaufort écrivit au ministre :

« Tous nos messieurs qui avoient été lents à s'accommoder » (à préparer leurs navires) « ont travaillé sur un autre pied, en sorte que Sa Majesté peut disposer de quarante-deux ou quarante-trois vaisseaux de guerre et de sept ou huit brûlots, sans compter quatre ou cinq petits bâtiments. C'est dommage de laisser cela inutile. *Ce n'est pas à moi, ne sachant pas les intérêts* » (*l'état des affaires de mon maître*) « *de dire à quoi on doit les employer*. Je sais bien que tant que la paix avec l'Angleterre ne sera pas faite nous ne saurions être plus mal que dans ses couraux, où, comme je l'ai déjà marqué il y a quelque temps, on ne fait ni peur ni mal à Messieurs les insulaires; mais encore conserve-t-on le commerce et la liberté des côtes, qui, en attendant la conclusion de ce traité, ne peuvent qu'être mal traités et même nos escadres, si je ne m'approche de la Manche. Je serai à Brest aussi bien en état d'obéir aux ordres de Sa Majesté que je le suis en ce lieu-ci et plus paré » (garanti) « que dans ces rades (de la Rochelle). »

Dans sa lettre du 18 avril 1667, le duc de Beaufort avait dit à M. Colbert : « Tous les Anglois fraîchement partis de leurs maisons » disent qu'il y a grande disette de matelots en leur pays et qu'on » n'a su y armer que quatorze ou quinze frégates en tout. » L'Angleterre était, en effet, dans un dénûment extraordinaire; elle ne pouvait plus mettre dehors de grandes escadres, et encore moins une forte armée navale. Le personnel naviguant lui manquait autant que l'argent; les matelots — race alors fort nomade et qui, sans patrie, pour ainsi dire, allait où les marchands et les souverains la

payaient mieux, — les matelots, qui trouvaient des avantages marqués au service des Provinces-Unies, s'étaient engagés en Hollande; aussi la flotte des États était-elle encore puissante malgré ses pertes. Hommes et vaisseaux, elle avait tout en assez grand nombre pour porter un dernier coup à l'Angleterre sans que la France eût part à la tentative que les États auraient voulu faire contre un ennemi qui se refusait à la paix. Louis XIV, sans se dégager positivement de l'alliance hollandaise, fit avec Charles II un accommodement qui n'était point préjudiciable à la Hollande, puisque l'Angleterre était réduite à un tel point que son action contre les États était devenue comme impossible. Le Roi de France consentait à rendre à l'Angleterre ce qu'il avait conquis sur elle dans les Petites-Antilles, et Charles II s'engageait à ne point agir contre la France, soit à terre, soit à la mer, pendant l'espace d'une année. Ainsi le Roi, qui, peu de temps auparavant, avait renouvelé sa promesse de ne pas traiter avec l'Angleterre sans la Hollande, manquait à son engagement, signait une trêve d'un an et laissait aux Hollandais tout le fardeau de la guerre! Assurément cela était mal; mais la politique a une morale qui n'a rien de commun avec celle des particuliers, la morale des intérêts. La trêve, conclue en avril 1667, avait été précédée d'un traité patent avec le Portugal, traité offensif, dont le but était l'union du Portugal et de la France contre l'Espagne.

La Hollande, que ce fait avertissait d'un danger, et qui se sentait abandonnée de la France, résolut de porter un coup inattendu à l'Angleterre. Elle mit sa flotte sur le meilleur pied et la confia encore une fois à M. de Ruyter, sur qui elle comptait avec raison. M. de Ruyter cependant, cette fois encore, fut obligé de subir le voisinage, l'influence, et, jusqu'à un certain point, l'autorité souveraine d'un représentant des États. M. Cornelis de Witt, frère du Grand Pensionnaire, fut ce délégué du gouvernement. C'était un homme familier avec les choses de la mer, qui pouvait être d'un bon conseil et que M. de Ruyter acceptait sans trop de répugnance. MM. de Witt et de Ruyter montèrent sur le Vaisseau Amiral, et, le 13 juin, emmenèrent à leur suite soixante-neuf vaisseaux ou frégates et seize brûlots. Avec cette flotte, ils allèrent insulter les côtes d'Angleterre, entrèrent dans la Medway, ruinèrent les chantiers et les autres établissements de Chatham, brûlèrent des vaisseaux, puis remontèrent la Tamise jusqu'à Gravesend, d'où ils menacèrent Londres, qu'avait dépeuplée la peste, et dont l'incendie avait, peu de temps aupara-

vant, dévoré une partie. Dans cette campagne courte et qui fit honneur à la marine des États, M. Jean van Brakell se distingua particulièrement. Capitaine d'une petite frégate qui tirait peu d'eau, il devança les navires plus gros que le sien, courut à un bâtiment fort bien armé et bien défendu, et, par un coup de main hardi, le prit, n'ayant commencé à le canonner qu'à la portée du mousquet. Cet exploit est resté célèbre, et parmi les marins hollandais la mémoire s'en conserve, légende merveilleuse à laquelle est attaché le nom de Brakell.

Les Anglais qui, dans les conférences de Bréda, où s'élaborait l'œuvre de la paix, se montraient résistants, atterrés par l'audacieuse invasion de M. de Ruyter, se décidèrent à se montrer plus faciles. La paix fut signée le 31 juillet, la France étant partie dans le traité et recouvrant l'Acadie, puis Cayenne, si elle rendait à l'Angleterre ce qu'elle lui avait pris des îles d'Amérique. Le 31 juillet, Louis XIV, qui prétendait prendre à l'Espagne ce qu'il regardait comme lui appartenant du chef de sa femme, et qui avait ajourné son projet d'entrer dans les Pays-Bas pour en déposséder les Espagnols, le 31 juillet, le Roi était sous les remparts d'Oudenarde, qui se rendait à lui.

La campagne des Pays-Bas, où Louis se fit le disciple dè Turenne, disciple bientôt habile, s'il est vrai, comme il le dit dans ses œuvres, qu'il conçut le plan de l'attaque de Lille et qu'il en dirigea lui-même le siége, cette heureuse course militaire n'est point de notre sujet, et nous devons revenir aux choses de la marine. Mais maintenant, pour cette année du moins, rien de grand. Condamné au menu détail, nous nous efforcerons d'abréger.

Nous avons laissé M. de Beaufort attendant à la Rochelle les ordres du Roi, quant au port où il devait aller ou rester (9 mai 1667) ; le 19 mai, il avait reçu une dépêche qui le laissait libre de rester à la Rochelle ou d'aller à Brest, et il avait pris la résolution de se rendre dans ce dernier port. Il allait quitter un de ses meilleurs lieutenants, le chevalier Paul, que ses blessures affligeaient beaucoup, parce qu'elles paralysaient son activité. M. Colbert, à la demande de l'Amiral, avait envoyé ordre au chevalier de se rendre à Toulon, où ses services pouvaient être utiles pour la direction de tous les travaux du port. M. Paul quittait sans regrets l'armée navale et demandait au Ministre (23 mai 1667) qu'on lui donnât une petite frégate pour porter de la Rochelle dans la Méditerranée

ses « hardes », son ménage et « une partie de son vieux équipage, » qui, » disait-il, « sont hommes à toute épreuve » et dont il ne pouvait se passer. Quant à lui, bien que ses blessures l'empêchassent « de pouvoir *naviguer par terre* », il était cependant décidé à prendre la route de terre, quand bien même il devrait « *crever en chemin* », les « voyages par mer étant incertains et sujets aux caprices du » vent ». Du Quesne, qui était à la mer et avait fait une navigation assez courte sur les côtes de Biscaye et de Galice, revint à temps pour dire adieu à son camarade. Il était arrivé depuis peu à la Rochelle lorsqu'il écrivit qu'étant allé à Saint-Ogne (Sant-Antonio), il avait fait visiter la place par un de ses officiers. Il avait appris qu'elle était « encore en désordre depuis l'an 1639 qu'elle fut prise » par l'armée navale de France, qui en emporta tous les canons, » brûla dans le port un galion d'Espagne et en emmena un autre, » à laquelle expédition », dit Du Quesne, « je fus commandé ». (Voyez ci-dessus, p. 99). Du Quesne était allé de Sant-Antonio dans le golfe de Biscaye; il y avait trouvé le vaisseau du Roi le *Bayonnais* et deux de la compagnie des Indes occidentales, qu'il avait escortés jusqu'à la vue de la Rochelle, où il avait rencontré l'armée navale de France à la voile et se rendant à Brest. M. de Beaufort lui avait ordonné de rester dans les eaux de la Charente avec un certain nombre de navires et un détachement de deux cents bons hommes, prêts à une action à terre, s'il y avait lieu. Du Quesne profitait de l'occasion qu'il avait d'écrire (du *Prince,* le 26 mai), pour parler du pavillon de Contre-Amiral qu'il avait dû porter par obéissance au Roi, et pour réclamer celui de Vice-Amiral qu'il avait déjà porté autrefois. Quant à la charge de Lieutenant général, M. de Beaufort lui « avoit fait entendre » que Sa Majesté lui faisait l'honneur de la lui confirmer; c'était bien; mais il priait « qu'on lui expé» diât une commission à cette fin qu'elle » lui servît « à soutenir le » rang et l'honneur que Sa Majesté lui avoit fait, et », ajoutait-il, « celui où j'espère parvenir par mes services » (la Vice-Amirauté). Il terminait sa lettre en réclamant le payement de son état-major des années 1665 et 1666, et même de celle qui « couroit ». La question du payement régulier des officiers en était, comme on voit, au même point où elle était dix ans auparavant. Il fallait être riche pour servir le Roi, s'endetter pour s'entretenir, ou vivre de privations. Tout le monde se plaignait, et les choses ne changeaient pas; on réclamait, on priait, on suppliait, on faisait agir les puissances

pour obtenir une ordonnance sur un trésorier, et on l'obtenait quand il plaisait à M. Colbert de l'octroyer, ou quand il pouvait le faire!

Le 14 juillet 1667, quatre petits navires anglais, la *Fleur de mer,* le *Saint-Pierre,* la *Bonne Volonté* et la *Providence,* furent adjugés au Roi ainsi que les marchandises qu'ils portaient. Ces bâtiments avaient été capturés par MM. d'Alméras, de Grancey et de Thivas. Ce dernier commandait l'*Étoile;* il prit ensuite la *Françoise,* de Yarmouth, qui fut déclarée de bonne prise le 3 octobre. (Arch. générales, Minutes des arrêts du Conseil, E., 1727, n° 104 et 125.)

— Le 16 juillet, la marine perdit le vieux commandeur de Nuchèzes. Nous avons lu au registre de Saint-Sulpice :

« 17 juillet 1667, connoy de frère François de Neufchèse (*sic*), chevalier de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, commandeur de Saint-Remy et des Espaux, pris rue de Nesle et porté en carosse à l'église du Temple, conduit par M. le vicaire. »

Nous avons dit, page 921 de notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire,* que le registre des décès du Temple pour l'année 1667 manquait aux Archives de la ville; il était, en effet, déplacé lorsque nous eûmes besoin de le consulter (1860); depuis il fut retrouvé (et brûlé!). Il contenait l'acte suivant :

« Aujourd'huy 17e du mois de juillet 1667, a esté apporté dans un carosse le corps de deffunct messire frère François de Neufchesse (*sic*), commandeur des Espaux et Saint-Remi au thictre (*sic*, pour titre) d'Acquittaine, Vice-Amiral de France, par le viquaire (*sic*) de Saint-Sulpice, et le dix-huictiesme a esté enterré dans la chapelle du Nom de Jésus, de ceste paroisse. (Signé :) De Rosne. » (Reg. de Sainte-Marie du Temple, 1580-1667, p. 136.)

Le commandeur de Nuchèzes ne servait plus activement depuis quelques années; il vécut ordinairement aux Épaux pendant les derniers temps; mais il venait quelquefois à Paris. On le consultait souvent; il avait toutes les traditions de l'ancienne marine, et l'on mettait à profit ses avis sur certains sujets dont sa mémoire lui rappelait fidèlement les détails.

— Le 4 août 1667, la Cour expédia à M. de Beaufort une instruction pour le désarmement d'une partie de son armée, la paix ayant été faite. (Arch. de la Marine.) Ce désarmement s'effectua, une escadre restant à Du Quesne, qui se rendit de nouveau sur les côtes d'Espagne pour gêner les relations des Espagnols avec leurs Flandres et pour tâcher de joindre deux galions qu'à Brest on avait su devoir

sortir de Bilbao pour se joindre à deux autres galions et à trois navires de l'ancienne escadre de Dunkerque qui allaient se rendre à Cadix. Du Quesne se hâta ; mais les galions de Bilbao avaient quitté ce port le jour même où l'escadre française sortait de Brest ; ils s'étaient réfugiés à Sant-Ander. Du Quesne, malgré le mauvais temps, alla les y chercher, espérant les brûler dans le port. L'entreprise ne réussit point. Le chef de l'escadre française envoya ses deux brûlots, escortés des chaloupes de ses vaisseaux, soutenues par l'*Étoile* et la *Diligente*. Le vent s'opposa durant trois jours au mouvement de cette escadrille, et, pendant ce temps, les Espagnols fortifièrent l'entrée du port d'une batterie de canons, d'un bataillon de trois cents hommes, et la barrèrent avec six pinasses bien armées, contre lesquelles nos chaloupes, en trop petit nombre, ne pouvaient être une bonne défense pour les brûlots. Tout fut contraire, en cette circonstance, à Du Quesne, qui prit le parti de lever sa croisière et de retourner à Brest. Il y était, le 12 septembre, ayant passé le 7 à Belle-Ile. Il avait trouvé là un ordre qui lui enjoignait d'aller désarmer. (Lettre autographe de Du Quesne, 12 septembre 1667.)

— M. Colbert, que les progrès du commerce maritime préoccupaient autant que l'agrandissement de la flotte royale, cherchait à persuader aux marchands qu'il était de leur intérêt de faire construire de grands et forts navires, capables de transporter beaucoup de marchandises, capables aussi de se défendre contre l'ennemi, avec un armement bien entendu et de forts équipages. Il avait écrit à ce sujet aux gouverneurs des provinces maritimes, et un d'eux, M. le cardinal Louis de Vendôme, qui avait reçu la lettre du Ministre au moment où il partait pour Rome, lui répondit seulement à son retour et après qu'il eut agi dans le sens où M. Colbert désirait qu'on lui fît réponse :

« Nous allons faire une société pour la construction de deux ou trois gros navires que nous allons faire bâtir à Marseille et la Ciotat, très-bons pour le commerce *et même en guerre*, dans la vue de donner l'exemple pour de gros bâtiments et d'assurer par là les effets des négociants. J'ai fait prendre cette résolution sur l'honneur que vous m'avez fait de m'en écrire avant mon voyage de Rome, et m'y suis engagé considérablement pour montrer le chemin aux gens de ce pays-ci, qui vont toujours en tâtonnant... (Signé :) Le Cardinal de Vendosme. » — (D'Aix, le 17 septembre 1667.) En marge, écrit de la main de M. Colbert : « *Hic*, à lire au Roy. »

Au moment où le gouverneur de Provence écrivait sa lettre, il apprenait l'arrivée à Toulon du *Postillon* et des autres navires qui rapportaient « *tous les esclaves chrétiens d'Alger, à la réserve d'une* » *quarantaine qu'on n'avait pu ravoir* ». Le *Postillon* fut bientôt désarmé.

— Ordre avait été donné à M. d'Alméras d'aller avec quelques vaisseaux aux îles Baléares se joindre à l'escadre de Toulon, commandée par le chevalier Paul. Mais le pauvre chevalier est souffrant; la fatigue du voyage de la Rochelle à Toulon par terre le force à demander un congé d'un mois ou deux pour se reposer à la campagne. Il lui est impossible de prendre la mer tout de suite, et il laisse le Vaisseau Pavillon au capitaine qui le commande sous lui, et la conduite de l'escadre « à MM. les commandeurs de La Hillière et de Bouilliers, » qui sont tous deux *dans le service en même temps,* et par ainsi *com-* » *manderont chacun par semaine, en étant demeurés d'accord ensemble* » *comme vieux amis et camarades,* jusqu'à ce que le Roi ait réglé leur » rang, et, » ajoute le commandeur Paul, « je les *garnirai* de si » bonnes instructions qu'ils navigueront tout de même comme si » j'étois dans mon navire à commander la route moi-même ». N'est-ce pas quelque chose d'étrange que cet arrangement? Deux commandants alternatifs, deux semainiers, bons camarades et vieux amis, qui s'obéiront l'un à l'autre, et chacun à son tour! Il y a là une bonhomie qui a son côté touchant et fait honneur aux trois chevaliers de Malte. Il sera bon cependant que cet *interim* ne soit pas de longue durée. Il ne le fut point, en effet; on le verra tout à l'heure.

— Le marquis de Termes, qui, avec les galères, avait croisé dans la Méditerranée, revint à Toulon, le 4 septembre, se plaignant de la désertion qui décimait les matelots et les soldats des galères, « comme tous les autres corps du royaume ». Les déserteurs restaient impunis, faute d'un prévôt ayant à ses ordres des archers; faute aussi de gardes particuliers pour le Général des galères qui auraient pu faire cette police. Le Général des galères n'avait plus de ces exempts; M. le marquis de Termes souhaitait qu'on en établît; il faisait part de son désir à M. Colbert, et lui demandait auquel des secrétaires d'État il devait s'adresser, à M. de Louvois, qui avait l'ordre général de toute l'infanterie, ou à M. de Lyonne, qui avait tout le département de la marine. (Lettre de M. de Termes, Marseille, 4 septembre 1667.)

— M. de Beaufort ayant reçu de la Cour l'ordre de préparer une escadre destinée à aller en Portugal, se hâtait d'obéir. Il faisait armer en même temps douze navires de guerre et quatre brûlots qu'on voulait envoyer dans la Méditerranée sous les ordres de M. d'Alméras. L'Amiral devait commander l'escadre de Portugal et faisait, à la liste des vaisseaux qu'on lui avait envoyée de Paris, les changements qu'il jugeait nécessaires à la bonne composition de sa petite flotte. Il attendait MM. de La Roche Saint-André, Gabaret le jeune et Forant, qui amenaient, de Brest où ils étaient enfin arrivés de Hollande, leurs vaisseaux le *Conquérant,* le *Grand Danois* et le *Frédéric*. M. d'Ectot, capitaine de la *Thérèse,* désigné par le Roi, à la grande joie de son frère, M. d'Étemare (lettre de celui-ci, 22 septembre 1667), faisait partie des capitaines qui devaient suivre M. de Beaufort. M. le chevalier de Tourville, que nous voyons poindre à l'horizon, derrière lequel il était caché dans le rang obscur des lieutenants, choisi aussi par le Roi, était du nombre de ces capitaines et allait mener le *Conquérant,* un des vaisseaux neufs de la Hollande. M. de Grancy, dont le vaisseau le *Saint-Louis* faisait beaucoup d'eau et avait besoin d'être radoubé, prenait la *Royale,* que M. de Verdille, « un de nos braves et qualifiés capitaines », selon l'expression de l'Amiral, était obligé de laisser, se trouvant malade pour le moment. Le *Mercœur,* sous M. de Beaulieu, prenait la place de l'*Infante,* qui avait « fort pâti » l'hiver dernier. (M. de Beaufort, de la Rochelle, 22 septembre 1667.) Le 26 septembre, le duc attendait encore MM. de La Roche, Gabaret et Forant, qui, ayant souffert dans leur trajet de Zélande à Brest, se réparaient, un peu lentement au gré de M. l'Amiral, qui avait hâte de voir ses vaisseaux et d'être à Lisbonne pour soutenir par sa présence « le prince » (Dom Pedro II) et la Reine, qui « voulait absolument perdre M. de Castel Melhor », selon les informations que M. de Beaufort avait reçues du Portugal et qu'il tenait de M. de Saint-Romain. (Beaufort, 26 septembre.)

Quelques nuages s'étaient élevés entre l'Amiral et M. Colbert, nous ne voyons pas à quel propos; voici un billet de M. de Beaufort qui ne précise rien, mais nous fait connaître que le Ministre n'avait pas, au moins à cette époque, les sentiments de bienveillance affectueuse sur lesquels avait compté jusque-là le commandant de la flotte :

« Quoique je n'aie pas reçu de vos lettres par votre courrier, je ne puis le laisser retourner sans qu'il vous porte des miennes, pour vous dire avec

ma franchise et sincérité ordinaires que j'espère, Dieu aidant, ruiner aisément dans votre esprit tous les mauvais offices qu'il semble qu'on ait pris à tâche de me rendre auprès de vous, de la manière dont M. Matharel me mande que vous lui en avez parlé. Et si rien peut augmenter la joie que j'aurai de voir le Roi, ce sera celle de vous entretenir à cœur ouvert et vous témoigner que je suis entièrement votre serviteur, comme je vous l'ai promis. Je remets le surplus au dit sieur Matharel, vous suppliant toujours de considérer la Reine de Portugal, dans l'état où elle est qui me donne une grande peine avec raison. Le duc DE BEAUFORT. »

— Le chevalier Paul, qu'anime le bien du service et à qui le ciel de la Provence a rendu un peu de sa vigueur, n'a pas attendu que sa santé fût tout à fait rétablie; il a pris la mer, et sachant que les galères d'Espagne, sous les ordres de Doria, se sont réfugiées à Gênes, après avoir couru sus aux marchands français, il est allé bloquer le port de la République qui a donné asile aux navires ennemis. Pendant son blocus, il a capturé deux navires, deux felouques, cinq barques et quelques autres petits bâtiments que Doria expédiait pour l'Espagne, chargés des dépouilles de nos marchands. Cette action du Lieutenant général Paul a soulevé les plaintes du sénat génois, qui a expédié un courrier à Paris, porteur des doléances de la République. La diplomatie arrangera cette affaire, et M. Paul se tiendra à l'entrée du port, jusqu'à ce que l'ordre lui vienne de la Cour de quitter cette station et d'aller attendre au large les galères espagnoles, commandées par le Génois Doria. (*Gazette d'Amsterdam*, du jeudi 3 novembre 1667; rubrique de Paris, 28 octobre.)

— Lorsque la paix de Bréda fut conclue, la Cour de France envoya en Angleterre M. de Ruvigny, qui avait déjà été accrédité auprès du Roi de la Grande Bretagne. La mission de cet Ambassadeur était toute d'obligeance; Louis XIV désirait établir avec Charles II des relations d'intimité, utiles à la politique des deux États. M. de Ruvigny fut bien accueilli par le Roi d'Angleterre, qui se montra fort disposé à agir en ami avec son grand voisin. Parmi les instructions qu'avait reçues le Lieutenant général des armées du Roi, envoyé extraordinaire de Sa Majesté Louis XIV, il en était de fort pressantes concernant les saluts, question toujours pendante, toujours ajournée, toujours reprise et jamais résolue d'une manière définitive. M. de Ruvigny l'aborda un jour avec le Roi Charles, qui renvoya l'Ambassadeur à M. d'Arlington. Celui-ci l'écouta, mais sans rien lui répondre que ceci : « Voyez Coventry, qui a été cinq ans secré-
» taire de la marine, il vous dira ce que pratique l'Angleterre au sujet

» des saluts. » M. de Ruvigny vit l'ancien secrétaire de la marine et eut avec lui un entretien dont il rendit compte à M. Colbert en des termes que nous reproduisons textuellement, parce qu'ils donnent une idée très-exacte des prétentions de l'Angleterre :

« Je l'ai questionné, sur le fait des saluts de la mer, seulement pour m'instruire, sans lui proposer aucun tempérament, ainsi que vous me l'ordonnez. Il m'a dit que les Anglois prétendent que *tout pavillon doit se baisser à la rencontre de leurs vaisseaux dans la mer britannique*, et qu'en toutes les autres mers, *on baisse les hautes voiles devant eux*, qui *ensuite* rendent le même salut. Il assure que cette prétention est ancienne et qu'elle s'est observée de tout temps. *La mer britannique*, *à son compte*, *s'étend jusques aux Pyrénées*. Et comme tout cela s'est dit dans un entretien qui a eu plusieurs redites, j'ai conclu en lui disant que ces prétentions *étaient plus enflées que la mer*, et qu'il voyoit bien que le Roi » (de France) « n'y pourroit jamais consentir. C'est pourquoi je le priai d'en parler à son maître pour y trouver tout le tempérament qui est nécessaire afin d'empêcher que l'amitié qui est entre Leurs Majestés ne puisse recevoir aucune altération. J'ai ensuite été trouver le Roi d'Angleterre à qui j'ai fait entendre tout ce discours, et je l'ai supplié très-humblement de me donner là dessus une bonne et honnête réponse qui soit conforme à l'amitié et à l'estime qu'il me témoigne avoir pour mon maître... A l'égard des Hollandais, il » (M. Coventry) « m'a dit qu'on a toujours prétendu et qu'on prétend encore que *jusque au cap de Finistère leurs vaisseaux baissent le pavillon devant les leurs et les hautes voiles à défaut de pavillon*, et qu'eux Anglois ne baisseront point de voiles, car pour le pavillon ils disent qu'ils ne le baissent jamais, et que partout ailleurs » (que dans la « mer Britannique »), « ils leur rendent, comme aux autres, le même salut qu'ils en reçoivent. » (Bibl. Nat., Ms., Lettres à Colbert, 14 novembre 1667.)

Ainsi la « *mer Britannique* » n'était pas une ceinture d'eau de quelques milles autour du Royaume-Uni, c'était au sud, l'Océan jusqu'au cap Finistère, et au nord, l'infini sans doute; quant à l'est, c'était la mer qui baigne les côtes de France, de Hollande, etc. Jamais la France n'avait admis de telles prétentions, et la Hollande, par la plume de son Grotius, les avait énergiquement repoussées. La Hollande comme la France ont toujours voulu la « mer libre », et si l'une et l'autre n'ont pu quelquefois faire prévaloir leur sentiment, c'est que l'état de leur marine les contraignit à subir la loi du plus fort.

— On sait (Voyez plus haut, p. 529) que M. d'Alméras devait passer, avec une escadre respectable, de l'Océan dans la Méditerranée. Il fit voile de Belle-Isle, le 13 novembre 1667, ce que nous apprend



une lettre de M. de Logerie au maître du bateau des dépêches de Sa Majesté à Nantes (Belle-Isle, 17 novembre). M. de Logerie se trompait quand il annonçait que M. d'Alméras allait en Portugal. Le 4 décembre, M. Colbert expédia à M. de La Roche Saint-André, Chef d'escadre, commandant les vaisseaux de la garde-côte, l'ordre d'aller au plus tôt croiser le long des côtes de la Galice pour empêcher les Espagnols de faire passer des troupes en Flandre sur des navires du commerce hollandais.

Le 31 décembre, une instruction fut donnée à M. Charles-Achille, marquis de Nérestang et de Saint-Didier qui avait fait un armement particulier de cinq petits navires destinés à la protection du commerce. Ce marquis ne fit qu'une apparition dans la marine. Le même jour, il tint de la main du Roi le collier de l'ordre du Mont-Carmel et de Saint-Lazare, et le lendemain, il partit en poste pour Brest, sa mission étant d'armer le plus promptement possible ses navires et de prendre la mer afin de défendre la côte de Bretagne et celle de Normandie des incursions des Ostendois. La principale frégate de l'escadrille du marquis se nommait le *Nérestang;* sa seconde frégate était commandée par M. des Roches. (Arch. de la Marine, vol. Ordres du Roi 1667-1668, fol. 85-90.) Le marquis de Nérestang reçut un peu plus tard l'ordre de se joindre avec sa seconde frégate à l'escadre de M. de Beaufort et de laisser sur la côte les trois petits navires de son armement (30 janvier 1668.) L'Amiral écrivait du marquis, le 8 avril 1668 : « M. de Nérestang m'est venu trouver au Conquet de la meilleure grâce du monde. Il a voulu être de la partie. Son vaisseau est joli. Nous avons laissé ses petites frégates et les nôtres pour la garde de la côte. » (Bibliothèque Nationale, Lettres à Colbert.) M. de Nérestang fit avec M. de Beaufort la campagne qu'abrégea la paix; nous n'avons pu savoir ce qu'il devint ensuite[1].

Ainsi finit l'année 1667, pendant laquelle la marine, sans y comprendre les galères, dépensa dix millions deux cent vingt-cinq mille

[1] Quatre Nérestang furent grands maîtres des ordres de Notre-Dame du Mont-Carmel et de Saint-Lazare réunis : 1° Philibert, qui tint la grande maîtrise de Henri IV. Il était maréchal de camp et capitaine de la compagnie écossaise de la garde du Roi. 2° Jean-Claude, aussi maréchal de camp, qui fut tué en commandant une attaque devant Turin. Il eut d'Énemonde-Joachine de Harlay deux fils et deux filles. 3° Charles, fils aîné de Jean-Claude; il mourut âgé de dix-sept ans en 1644. 4° Charles-Achille, frère de Charles. (Bibl. Nat., Cabinet des titres.) — On a les portraits de ces quatre Nérestang, tous quatre portant la croix du Mont-Carmel.

trois cent soixante et une livres tournois (plus de 20 millions et 500,000 francs de notre monnaie actuelle (?). (Carnets de Louis XIV. Bibl. Nationale, Manuscrits.)

XL.

Le projet des dépenses arrêtées entre le Roi et M. Colbert pour l'année 1668 attribuait à la marine à voiles 5,000,000 de livres et à celle des galères 1,500,000 livres. Nous voyons par les carnets de Louis XIV que les vaisseaux dépassèrent leur budget et coûtèrent 8,081,629 livres, et que les galères dépensèrent 1,245,175 livres; la dépense totale fut de 9,318,804 livres, plus de 18 millions de nos francs (?).

Quelle fut pendant cette année 1668 l'action de la marine française? Quels furent ses développements? C'est ce que vont nous apprendre les documents que nous avons pu consulter.

Disons d'abord que le chevalier Charles de Certaines, rendu à la liberté par l'échange des prisonniers conclu entre l'Angleterre et la France, eut au 1er janvier une commission de capitaine commandant le brûlot le *Léopard*. (Arch. de la Marine, dossier : Certaines.) C'était la récompense de ses services pendant la campagne précédente et une consolation pour le malheur qu'il avait eu d'être pris dans un brillant combat.

Le Roi avait ordonné que quelques-uns des vaisseaux qui étaient en Charente fussent prêts à prendre la mer au mois de mars; M. de Terron écrivait de Rochefort à M. Colbert, le 2 janvier, que MM. Gabaret (Mathurin), de Rabesnières-Treslebois et de Verdille revenu à la santé, faisaient leurs diligences, et que, pour lui, il pressait MM. de Bouillon et Chabert. Il annonçait en même temps que M. de Château-Renault devait partir ce jour même de la Rochelle avec la flotte des gabelles qu'il était chargé d'escorter, et que M. de La Clocheterie, sur la *Belle-Ile*, l'accompagnerait, à défaut de M. de

P. Van Schuypen, peut-être à la sollicitation de Charles-Achille, grava en 1701 le portrait de Philibert; c'est un bon morceau. Simon Thomassin est l'auteur du portrait du jeune Charles de Nérestang, qui doit avoir été gravé assez longtemps après la mort du modèle. (Bibl. Nat., Cabinet des Estampes.) — Le Musée historique de Versailles possède les bustes de Philibert et de Jean-Claude de Nérestang; le premier, de la main de M. Jouffroy, de l'Institut; l'autre, ouvrage de M. Garraud; tous deux sont en plâtre. (Eud. Soulié, *Musée de Versailles*.)

Cogolin, qui était parti de la rivière de Bordeaux convoyant soixante-dix navires du commerce qu'il avait le devoir d'escorter jusqu'à Camaret. (Bibl. Nationale, Ms., Lettres à Colbert.) Le duc de Beaufort, qui avait le désir de voir le Roi et le besoin de se justifier auprès de M. Colbert de certaines imputations dont nous avons parlé vaguement n'ayant pu parvenir à les connaître, était parti pour Paris dans les derniers jours de décembre 1667 ; il y était encore le 10 ou 11 février 1668. On le verra bientôt.

— Le 7 janvier, M. Arnoul écrivait, de Marseille, à M. Colbert :

« Les *tableaux* sont résolus. Pour les dessins, je me suis diverti, ces trois jours de fêtes, à prendre les vues avec le peintre La Rose, qui est habile pour cela. Le tableau de l'armée navale part aujourd'hui avec le reste. Pourvu que Monseigneur l'Amiral soit encore à Paris, il vous l'expliquera, et mon fils fera le reste. »

Les tableaux dont il s'agit ici ne sont point un hors-d'œuvre dans cette *étude*. Ils méritent qu'on parle d'eux parce qu'ils ont un rôle, minime à la vérité, dans l'action que menait M. Colbert. Ils doivent représenter des vues de la rade de Toulon et du port de Marseille, vues animées par des vaisseaux à la voile ou venant au mouillage. Pour porter le Roi à s'intéresser de plus en plus aux choses de la marine, le ministre avait imaginé de faire exécuter ces espèces de portraits où chaque navire devait conserver sa physionomie particulière. Il avait chargé de ce travail le maître peintre du port de Toulon, Jean-Baptiste La Rose, que Pierre Mignard avait connu, en 1657, à Aix, et dont il se plaisait à louer le « grand talent pour les marines ». M. de Beaufort et M. Arnoul le fils, qui portait à la Cour le « tableau de l'armée navale », connaissant bien tous les vaisseaux, étaient en mesure de les montrer à M. Colbert, l'un après l'autre, et de les désigner au Roi, en énumérant leurs qualités particulières, leur force, leur armement, leur mérite à la mer et en racontant l'histoire de ceux qui avaient une histoire. Nous avons cherché, mais en vain, les tableaux de La Rose, nous avons été moins malheureux quant à ce qui touche cet artiste, et nous avons pu lui consacrer un article dans notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire* (p. 740). Nous y renvoyons le lecteur, ne pouvant reproduire ici ce travail assez court, mais trop long pour occuper une parenthèse dans cette *étude* déjà fort étendue et qui veut encore bien de l'espace.

— Dans les premiers jours de janvier 1668, mourut à Toulon le commandeur Paul, de retour de son voyage à Gênes. Il avait compté sur une convalescence qui avait toutes les apparences favorables; mais la mer, rude en la saison d'hiver, le fatigua et le força à rechercher le port. La perte que faisait la marine était grande, bien que le corps, chez M. Paul, ne secondât plus guère l'ardeur du zèle. « Toute la marine souhaiterait lui rendre quelques honneurs, » ce qu'on n'ose entreprendre sans être autorisé de Sa Majesté », écrivait M. d'Infreville, qui se plaignait de ce que le défunt avait été « assez maltraité de son ordre », c'est-à-dire par les chevaliers de Malte présents à Toulon, qui lui avaient fait de pauvres funérailles. Nous ne savons pas ce que M. Colbert ordonna pour honorer la mémoire de l'illustre officier; les renseignements à ce sujet nous manquent tout à fait.

— Au moment où M. d'Infreville écrivait au ministre (lettre non datée, mais antérieure au 10 janvier 1668), M. d'Alméras arrivait à Toulon avec dix vaisseaux, deux brûlots et une galiote qu'il amenait de La Rochelle. L'ordre qu'il avait reçu en partant lui enjoignait de se préparer après son arrivée en Provence à reprendre la mer au mois d'avril, avec huit de ses vaisseaux. De concert avec l'Intendant de Toulon, M. d'Alméras désigna pour son escadre le *Diamant* qu'il montait, le *Duc*, la *Perle*, le *Dauphin*, la *Thérèse*, le *Soleil d'Afrique*, l'*Étoile* et le *Croissant*. Trois vaisseaux devaient rester à Toulon pour les besoins du service : le *Courtisan*, commandé par le chevalier de Tourville, le *Beaufort* et l'*Écureuil*. Les deux brûlots ne devaient pas suivre M. d'Alméras.

— Le chevalier de Château-Renault, sur le *Lion d'or*, ayant escorté, de la Rochelle au Havre, les vaisseaux des gabelles, rendit compte à M. Colbert de son voyage, pendant lequel, après avoir mis à l'abri son convoi, il avait chassé jusqu'à la côte d'Angleterre un navire d'Ostende armé en course (10 janvier). Dans sa poursuite, il avait cassé son grand mât de hune, et revenu au Havre pour le remplacer, le 11 janvier il avait fait voile pour aller vers Ostende surveiller les navires flamands. Peu de jours après, de retour au Havre, obligé d'appareiller en laissant ses ancres et ses câbles dans la rade, il avait été contraint par la tempête de se réfugier à Honfleur. M. Louis Gabaret qui, lui, du Havre à La Rochelle, avait convoyé la flotte du sel, sur le vaisseau la *Vierge*, à son arrivée en Charente avait reçu de M. de Terron l'ordre de désarmer son navire. (Lettre

de L. Gabaret[1], La Rochelle, 12 janvier 1668. Biblioth. Nat., Ms.)

— M. de Beaufort, devant monter le *Saint-Philippe* pour la campagne qui allait s'ouvrir, écrivait, de Paris, à M. Colbert, le 17 janvier, un billet pour le prier de faire payer à quatre-vingts hommes, qu'il faisait venir de Toulon à Brest, la conduite qui leur était due, « étant gens, disait le duc, desquels j'aurois peine à me passer, à » cause que je suis accoutumé à eux et eux à moi, même qu'ils sont » duits à la manœuvre de l'Amiral *qui est toute particulière* ». La manœuvre du Vaisseau Amiral ne différait de celle des autres vaisseaux que par ce fait que ce navire étant plus grand, dans son gréement tout était de dimensions plus considérables. Les hommes dont M. de Beaufort demandait le passage du Levant au Ponant étaient : « le maître, les contre-maîtres, quartiers-maîtres, gabiers, canon- » niers et autres officiers mariniers d'élite » qui avaient servi dès le premier armement du *Saint-Philippe*. La peine que les capitaines avaient à former leurs équipages était telle, que lorsqu'ils en avaient de bons, ils faisaient tous leurs efforts pour les conserver. Ainsi, nous voyons Du Quesne faire supplier M. Colbert (3 mars) de lui accorder « la continuation de la soldatesque du *Prince* », qui est en Ré et à Oléron, « afin qu'elle ne soit pas éparpillée sur les navires » en armement à La Rochelle », et ce lui « sera le dernier déplaisir » de perdre l'espérance de ravoir ladite soldatesque si bien faite et » qui lui a tant coûté à conserver ». La lettre de Du Quesne est adressée à M. de Fussemberg, qui était auprès de M. Colbert; elle commence par cette phrase : « Je supplie très-humblement M. de » Fussemberg de bailler, s'il lui plaît, à M. d'Aplemont l'ordonnance » dont il m'a parlé. » Ceci nous fait connaître qu'au commencement du mois de mars 1668, Du Quesne et M. du Mé d'Aplemont étaient à Paris. Tous deux étaient de retour à Brest le 24 de janvier, témoin la délibération suivante, que nous croyons devoir reproduire en son entier :

« Aujourd'hui, 24e janvier 1668, se sont assemblés, par ordre de Monseigneur l'Amiral, chez M. Du Quesne, Lieutenant général, les capitaines

[1] Le cachet dont était scellé cette lettre est resté à peu près intact; il est de cire d'Espagne rouge, portant l'empreinte d'un sceau qui montre, sur un écu, une barque à la voile, faisant route vent arrière, la voile à demi amenée. Sur la poupe est debout le capitaine, regardant une étoile qui paraît au ciel, non loin de la tête du mât, où flotte une flamme à deux pointes. Le petit navire peut être une Gabare, allusion au nom de Gabaret, et armes parlantes analogues à celles du cachet de Du Quesne, que nous avons dites être un chêne.

sous-nommés, sçavoir : MM. du Mé d'Aplemont, Gabaret » (c'est Mathurin), » de Gorris, Forant. du Vivier, Luché, Giraudière, du Magnou, Préaux, Mayieu, Amfreville, Gravier, de Fresne, Forbin et de Belle-Isle, major, lesquels, sur la proposition qui leur a été faite, que M. l'Amiral ayant demandé au Roi qu'il lui plût vouloir faire un fonds, afin que les capitaines qui n'ont point de vaisseaux pussent s'embarquer sur leurs anciens » (sur les vaisseaux de leurs anciens) « et être toujours en état de rendre leurs services à Sa Majesté, et aussi que les lieutenants et enseignes fissent la même chose, il a été dit qu'il plairoit à Son Altesse donner à chaque capitaine un ordre afin qu'il s'embarque sur le vaisseau dont il auroit fait choix, et ait à commander après le capitaine-commandant et en son absence le vaisseau et les officiers; et, quant aux lieutenants, que celui qui auroit la commission du vaisseau » (qui serait nommé par le Roi pour servir en sa qualité sur un vaisseau désigné) « commanderoit sans difficulté l'autre lieutenant » (le lieutenant embarqué en supplément) « et les enseignes; que l'autre lieutenant » (supplémentaire) « seroit toujours lieutenant à l'égard des deux enseignes » (le titulaire et le supplémentaire), « et que l'enseigne du vaisseau » (nommé par le Roi) « commanderoit l'autre; et que, quand il y aura des détachements ou commandements de chaloupes, les capitaines, lieutenants et enseignes externes, l'auront préférablement à ceux du vaisseau, et prendront alors rang de leur ancienneté. — Sur quoi il a été dit encore que, comme cinq ou six capitaines de la tête » (de la liste) « ne peuvent s'embarquer que sur les Vaisseaux-Pavillons, ils prétendent le pouvoir faire, en commandant les capitaines qui sont sous MM. les Lieutenants généraux et Chefs d'escadre, et ainsi dans les autres navires de l'armée où il se trouve deux capitaines. Et, comme le principal intérêt du corps est que chacun sache ses rangs, tous MM. les capitaines ci-dessus nommés supplient très-humblement Son Altesse de vouloir régler leur ancienneté pour éviter à l'avenir toute contestation. (*Signé*) Du Quesne, de Gorris, Dumé-Daplimont (*sic*), du Viuier (*sic*), de Preaux-Mercey, Gabaret, Luché, du Magnou, Forant, Pierre de Fresne, Damfreville, E. Mayieu, Grauier (*sic*), le chevalier de Forbin, Pérou de Belle-Isle. » (Archives de la Marine.)

Dans cette délibération, qui fut approuvée par l'Amiral et ensuite par le Roi, et qui porta ses fruits en 1669, il y a un commencement d'organisation que le temps développera. La règle va succéder au bon plaisir de l'Amiral; l'ancienneté reconnue aura son droit que la faveur ne viendra pas contredire, surtout en ce qui sera des détachements, chose importante puisqu'elle donne à l'officier commandant les chaloupes une occasion de se distinguer en s'exposant, et par là d'acquérir des droits aux récompenses. Avant cela l'Amiral ou le Chef de l'escadre disposait des détachements et les pouvait toujours donner à l'officier qu'il voulait favoriser. M. de Beaufort ne

régla pas, pendant son séjour à la cour, cette ancienneté entre les officiers des mêmes grades, qui donnait lieu à tant de difficultés, à des discussions si fréquentes et si fâcheuses. Il était cependant à côté de M. Matharel et de M. Colbert, qui possédaient tous les éléments de cette question épineuse et connaissaient tous les hommes à classer d'une manière définitive, et il est à croire que s'il ajourna jusqu'en 1669 le devoir de faire justice à tout le monde, il en fut empêché par M. Colbert lui-même, fort occupé des mille affaires qu'il avait sur les bras.

— Pendant que M. le duc de Beaufort était à Paris, la situation de la Reine de Portugal, sa nièce, préoccupait fort le Roi et la famille de Vendôme. Le mariage de la femme d'Alphonse VI avec Dom Pedro, frère d'Alfonse et régent du royaume, prince ambitieux qui aspirait au trône, fut décidé à Paris, dès les premiers jours de l'année 1668, M. Verjus, secrétaire de la Reine, ayant été expédié à la cour de France dès le 17 décembre 1667. M. Verjus était prêt à retourner à Lisbonne, le 3 février, muni de la procuration de Louis XIV, de Madame la duchesse de Vendôme, du Cardinal de Vendôme et de M. de Beaufort, procuration donnée à M. l'abbé de Saint-Romain et lui conférant le pouvoir de « signer le mariage de Mademoiselle d'Aumale avec le prince Dom Pedro ». (*Gazette d'Amsterdam*, 13 février 1668; rubrique de Paris, 3 février.) Le 28 mars 1668, furent unis le Régent de Portugal et la Reine, épouse séparée d'Alphonse VI [1]. Le Cardinal de Vendôme, en bon parent, avait donné les dispenses et promettait d'obtenir le consentement du Pape à un hymen qui choquait probablement un peu le Vatican. Le Bref de Clément IX arriva en janvier 1669 seulement, et n'était pas encore publié le 14 février. (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 245.) La Reine, justement neuf mois et quatre jours après son mariage, — nous l'avons dit, page 389, — mit au monde, le 6 janvier 1669, une fille que l'on baptisa seulement le 2 mars, ainsi que nous l'apprend une lettre du 11 mars, jour où M. de Saint-Romain fut reçu comme Ambassadeur de France en Portugal. (Arch. et volume cités.)

— On a vu que le peintre La Rose exécutait à Toulon des tableaux de marine que l'Intendant envoyait au Roi, chez qui M. Colbert

1 « Le 20 avril 1668, le sieur de Bléor, capitaine d'un des vaisseaux de Sa Majesté dépêché de Lisbonne, apporta ici au Cardinal duc de Vendôme la nouvelle du mariage de la Reine de Portugal avec Dom Pedro, Régent de ce Royaume-là, dont la cérémonie s'est faite le 28 du mois passé. » (*Gazette de France*, 1668, p. 410.)

voulait par tous les moyens développer le goût des choses de la mer; jugeant que la vue de peintures froides pouvait être insuffisante pour favoriser son projet, M. Colbert persuada à Louis XIV de faire construire de petits navires et de composer ainsi une flottille de bâtiments en miniature, décoration charmante pour le canal de Versailles, et gracieuses embarcations pouvant servir aux promenades de la Cour sur cette vaste pièce d'eau. Le Roi accepta volontiers les propositions du ministre, et M. de Beaufort, en sa qualité d'Amiral, se chargea de faire construire les petits vaisseaux. Ce fut au Havre qu'il les demanda. Étant à Paris, dans les premiers jours de janvier 1668, le duc écrivait à M. Colbert : « Vous commanderez, s'il vous plaît, » à Dumas de faire faire, sans perte de temps, deux petits bâtiments » comme je les lui ai demandés pour le canal de Versailles, le Roi » les désirant incessamment. » (Archives de la Marine.) La marine de Versailles s'augmenta promptement, et le Roi eut, à la fin, sous les yeux, des navires de différentes sortes qui le tenaient au courant des perfectionnements introduits dans la construction navale. On nourrit à Versailles quatre charpentiers, un calfat, un maître canonnier, huit matelots, un capitaine de l'escadrille et un lieutenant commandant après lui. Tout ce personnel fut mis sous les ordres de M. le marquis de Langeron, capitaine de vaisseau, qui était inspecteur des constructions navales en France. On fit venir de Venise quatre gondoliers pour mener deux gondoles venues aussi de l'Adriatique. Chabert, l'habile « maître d'hache » de Marseille, construisit à Versailles une galère mignonne que Philippe Caffieri et Briquet couvrirent de sculptures. Cet état de choses dura jusqu'à la mort du Roi. (Voyez l'article *Versailles* de notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*.)

— L'état où se trouvait, quant à sa composition, le corps des galères, préoccupait beaucoup M. Arnoul, l'Intendant de Marseille. A ce sujet, il faisait part à M. Colbert de ses pensées, le 4 février 1668 :

« Je suis, disait-il, dans les mêmes sentiments que vous à l'égard du corps des galères, qui étant unique en France, et pour lequel il ne faudra jamais plus de soixante et quinze officiers, que ce devroit être gens faits exprès et auxquels la nature eût donné les avantages de commandants. Il y faut venir. Cela est pitoyable de le voir rempli des gens qui le composent, principalement pour les subalternes. Les brevets que l'on sait que vous devez envoyer en blanc causent bien des prières, et ceux qui prient et font prier le plus sont ceux qui méritent le moins. Ce n'est pas que ce ne soient honnêtes gens et de cœur, mais je voudrois outre cela *taille*,

naissance et un peu de bien; avec ce que le Roi donne il y auroit de quoi paroître. Je l'ai vu dans sa splendeur » (le corps des galères), « c'étoit une belle chose, et assurément l'*apparat* sert à la guerre... Quand je pris congé du Roi pour cet emploi » (d'Intendant des galères), « vous nous dites à M. de Vivonne et à moi : « Toute la guerre à M. le Général, toute » la justice, police et finance à l'Intendant. » J'ai ici affaire à un bonhomme qui entreprend » (usurpe) « aisément. Devant que de rompre avec lui, ce que je fuirai toujours avec tout le monde, pourvu que le Roi soit servi, je suis bien aise d'avoir votre avis. »

Le bonhomme dont se plaignait M. Arnoul était le vieux marquis de Ternes, Lieutenant général des galères, dont l'Intendant disait, le 11 février 1668 :

« Avec lui, on ne prend pas toutes les mesures que l'on voudroit; mais je pense aux bons avertissements que vous m'avez donnés, et compatis et compatirai » (je souffre et souffrirai); « trois choses m'y obligent : l'humeur un peu chagrine » (du marquis), « le grand âge, et, pire que tout, la nécessité. Quand toute sa vie on a vécu à son aise, que l'on aime à dépenser, que l'on y est même obligé et qu'il n'y a pas de quoi, cela chagrine. Quelque récompense ou pension sur bénéfice — il a de l'étude et aime à prier Dieu — seroit l'avantage des uns et des autres. »

Sous l'obscurité de cette dernière phrase, on devine l'intention de l'Intendant. M. le marquis de Ternes est vieux, chagrin et mal à son aise, parce que le Roi ne lui donne pas de quoi vivre bien et représenter, comme il y est obligé, étant Lieutenant général des galères. M. Arnoul voudrait qu'on lui donnât quelque récompense en argent comptant, ou une pension faite par un des bénéficiés que Sa Majesté gratifie, à condition que, sur les produits de leurs bénéfices, ils donneront certaines sommes à des personnes qu'on veut aider sans obérer le trésor. C'était l'usage; il y avait peu d'évêchés, d'abbayes ou d'autres gros bénéfices qui ne dussent certaines portions de leurs revenus à des pensionnaires désignés par le Roi. Quant à M. de Ternes, pour qui sollicitait M. Arnoul, il était pieux et presque clerc — « il a de l'étude » ; — un abbé ou un évêque n'aurait donc point à craindre en le pensionnant de nourrir un ignorant ou un impie. Le moyen proposé par l'Intendant serait à l'avantage de tout le monde ; M. de Ternes vivrait plus heureux et serait plus facile avec M. Arnoul, et les choses en iraient mieux.

M. Arnoul plaidait là une cause que, de son côté, plaidait aussi le marquis. Celui-ci se plaignait (31 janvier 1668) de n'être porté sur l'état des galères que pour six mille livres (plus de 12,000 francs

de notre monnaie actuelle), « en la forme accoutumée ». Il voulait espérer, disait-il à M. Colbert, de la bonté du contrôleur général qu'il voudrait bien faire trouver bon à Sa Majesté qu'on lui accordât les grâces dont il avait joui jusque-là, « puisqu'ayant à servir en » chef et avec les vaisseaux dans l'armée que commande Monsieur le » duc d'Orléans, il était engagé à des dépenses extraordinaires et » inévitables ». Il demandait qu'on lui payât au moins sa pension et sa table à mille livres pour les six derniers mois de l'année 1667, « et comme on souloit » (on avait coutume) « prendre quelque » somme sur les appointements du Général lorsqu'il ne servoit pas » en personne », il pensait qu'il était juste qu'on suivît à son profit l'usage dès longtemps établi. La prétention de M. de Ternes paraît très-justifiée ; il semble que rien n'a motivé le retrait des avantages faits jusqu'alors au Lieutenant général ; on les lui rendra sans doute ; mais M. Colbert marchande toujours ; il veut qu'on le sollicite longtemps pour la moindre chose, parce que si le solliciteur se lasse, le contrôleur général aura réalisé une économie.

M. Arnoul n'avait pas en tête que l'affaire de M. de Ternes ; nous savons qu'on lui avait donné ordre de faire construire une Réale pour remplacer la vieille à peu près hors de service, et il se préoccupait fort de l'exécution de cet ordre. Il voulait que sa Réale fût magnifique et le disputât en beauté au vaisseau que l'on faisait à Toulon pour porter le pavillon Amiral ; à ce sujet, il écrivait une lettre qui mérite que nous la fassions connaître :

« .... Je me dispose à commencer la *Réale* » (souvenons-nous qu'elle devait porter le Roi ou les Princes s'ils venaient en Provence, et que le Général des galères devait y planter son étendard). « Arnoul » (Arnoul fils, qui était à Paris, ainsi que nous l'avons dit), « Arnoul a ordre de consulter là-dessus. Tout le monde tombe d'accord de la proportion de 32 bancs » (de chaque côté) « à l'aise, afin que ce soit quelque chose de beau ». (Dans les galères ordinaires, les bancs étaient éloignés l'un de l'autre de trois pieds ; l'Intendant voulait qu'ils fussent distants d'une quantité plus grande, trois pieds et demi peut-être, ce qui aurait donné au *sillon,* où était établie la *palemente* ou série des rames, 112 pieds de longueur.) « Si vous le trouvez bon, je ferai commencer un tapis de pied pour la poupe, l'espale » (espace compris entre la poupe proprement dite et le premier banc des rameurs ; c'était comme l'épaule, *spalla,* du navire comparé à un homme, et comme lui ayant des joues, des fesses, des épaules, des hanches, etc.) « et le coursier » (non, la *coursie,* chemin allant de la poupe à la proue, au milieu de la galère, entre et un peu au-dessus du banc des rameurs). « Arnoul vous l'expliquera, et, comme je

serai deux ans à la faire » (la Réale), « il faudra faire faire les broderies de l'ameublement à Paris. Je demande des dessins de marqueterie pour le plancher de la poupe » (le plancher de la chambre de poupe ou *gavon*). « Si vous pouvez avoir *les nègres* en ce temps, je fais rechercher autant que je puis *des Mores;* car, comme ces Réales ne sont jamais que *noir et or,* je voudrois l'armer » (la Réale nouvelle) « toute de Mores, avec des *coliers et poignets d'argent;* ce n'est pas grande dépense, ce n'est qu'intérêt, non plus que les *chaînes des deux premiers bancs* » (qui attacheront les rameurs des deux premiers bancs à leurs siéges), « qui sont d'argent à celle d'Espagne. Nous ne devons pas moins faire; mais après cela, il faut bien choisir pour des officiers. On ne les voit pas bien là-bas » (à Paris); je choisirai et nommerai au Roi, il en sera le maître; mais je ne nommerai rien que proportionné à la grandeur du courage du maître qu'ils auront à servir. » (Bibl. Nat., Ms.)

Voilà qui donne une idée du luxe que devait avoir la galère Réale; encore l'Intendant ne parle ni de la tente de poupe en soie cramoisie, avec broderies, franges et glands d'or; ni de l'étendard de soie rouge chargée de fleurs de lis d'or; ni des flammes, ni des meubles du gavon; quoi encore? Si la galère devait être riche, elle devait encore être belle par sa décoration :

« Arnoul doit communiquer de la Réale avec M. Anguier, et si vous trouvez bon qu'il le fasse encore » (aussi) « en votre présence avec M. Le Brun. Ma pensée, et c'est l'ordre de toutes les Réales, noires et or, ou tout or. Le reste de la beauté dépend après du dessin. Je fais peindre à Venise la Réale » (c'est-à-dire la *Capitana* du Doge, Venise n'ayant pas de Roi) « avec ses ornements. Je n'irai pas vite et attendrai de vous toute la beauté. » (Arnoul, Marseille, 10 mars 1668.)

Nous n'avons pas besoin de répéter que le « M. Le Brun » était Charles Le Brun, qui, en sa qualité de premier peintre du Roi, avait inspection sur tout ce qui touchait aux arts du dessin, approuvait ou improuvait les projets qui lui étaient soumis par les maîtres peintres et les sculpteurs des ports, et quelquefois donnait lui-même des croquis ou des esquisses arrêtées pour l'ornementation des navires de guerre. Quant au « M. Anguier », qu'Arnoul fils devait consulter sur la décoration sculptée de la Réale, c'était Michel-André Anguier, de la ville d'Eu, que M. Arnoul avait connu apparemment lorsque, revenu de Rome, où il avait étudié et travaillé longtemps, cet artiste traversa la Provence et se rendit à Paris par Moulins, où il aida son frère François dans l'exécution du tombeau de Henri II de Montmorency (1651).

Cependant de quoi s'occupait M. Colbert lorsque M. Arnoul appelait son attention sur la Réale? Le Ministre envoyait à Du Quesne, alors à Paris, l'ordre d'aller avec M. Berryer, secrétaire du conseil, visiter les ports du Havre, de Honfleur et de Dieppe; il pressait M. de Beaufort de se rendre à la Rochelle, où ses services étaient nécessaires, et introduisait dans la marine un officier qui, après avoir bien servi sur terre, allait avoir un rôle important dans la flotte. Cet officier, nous le verrons tout à l'heure; il suffit pour le moment que nous l'ayons annoncé. M. de Beaufort partit de Paris, et, sous la date du 13 février, la *Gazette de France* (1668, p. 176) dit : « Le duc de Beaufort est parti pour aller à Nantes s'embarquer » sur un petit bâtiment qui le doit porter à Brest, où il va monter le » Vaisseau Amiral et faire travailler à l'armement de la flotte du » Roi. » En même temps qu'on écrivait à M. de Beaufort d'aller à la Rochelle (30 janvier 1668), on envoyait ordre à M. de La Roche de rallier tous les vaisseaux de la garde-côte, d'y joindre celui de M. de Château-Renault, et, avec cette escadre, de se mettre sur la route que pouvaient tenir les Espagnols allant de la Galice en Flandre. (Archives de la Marine, Ordres du Roi, 1667-1668, folio 9.)

Le 11 mars, le duc de Beaufort, qui se hâtait de compléter son armement, répondait à une lettre à lui écrite par le Roi, le 5 de ce mois, et disait à Sa Majesté que, quoique « Messieurs de Saint-Malo » l'eussent trompé vilainement touchant l'équipage du *Saint-Phi-* » *lippe,* » qu'ils tardèrent à lui envoyer, « il espérait cependant » mettre incessamment à la mer pour aller au-devant des troupes » que l'Espagne devoit envoyer en Flandre et qu'on savoit s'embar- » quer à la Corogne ». M. de Beaufort ajoutait : « N'allant plus en » Levant, il y auroit moyen, l'Espagne dégarnie comme elle est, de » songer de nouveau, comme je l'ai mandé à M. Colbert, à Saint- » Sébastien et à Fontarabie, qui sont en pitoyable état. » Le *Saint-Philippe* était trop chargé d'artillerie; il pliait un peu sous le faix de bronze, et sa marche s'en ressentait; le Prince ne le dégarnit point cependant, persuadé qu'il aurait à combattre Don Juan d'Autriche, le commandant de la flotte d'Espagne.

L'armement s'achevait plus lentement que ne l'aurait voulu l'Amiral, toujours plein d'ardeur. M. de Grancey n'avait point encore paru le 11 mars à Brest, et la mauvaise volonté des matelots était « universelle ».

« *Ces bêtes farouches* ne se veulent point flatter » (radoucir), « écrivait M. de Beaufort. « Tous les avis que je reçois font bien voir si j'avois raison ou non de vous demander, en partant de Paris, des ordres pour faire sortir les soldats des garnisons, afin de mettre à la raison nos gens de mer, qui sont sur le plus méchant pied du monde, et desquels il faudroit faire pendre quelques-uns pour leur apprendre à obéir... Trois hommes de châtiés nous tireront à l'avenir de cet embarras, car il y a de certains maux où l'on ne peut remédier que de cette manière. »

La corde, toujours la corde! On pendait quelques déserteurs, et il fallait pendre les matelots qui ne voulaient pas s'engager! Cette situation embarrassait fort M. Colbert. Les gouverneurs des provinces ne pouvaient obtenir par la persuasion que les gens de mer contractassent des engagements, quoique le Roi les payât autant que les marchands ; fallait-il employer la contrainte? Recourir aux moyens rigoureux, était-ce bien sage? On allait effrayer tous les matelots qui étaient à l'étranger, et le commerce en souffrirait autant que la flotte royale. M. Colbert n'était pas tendre, mais il recula par politique devant les dernières rigueurs; il permit seulement l'intervention des soldats, employés comme garnisaires chez les marins récalcitrants. C'était peu juste, si l'on considère la chose au point de vue de la liberté individuelle; mais on n'en était pas là alors; la situation excusait tout. M. Beauregard Chabrier écrivait de Port-Louis (7 mars) : « Lorsque M. de Coetlogon a travaillé à la levée » des matelots, il eut des ordres du Roi portant de lui donner des » places pour des hommes dont il aurait besoin. » Il fallait que l'État fût servi et la contrainte était devenue indispensable. Nécessité, suprême loi!

L'escadre qui allait croiser sur la côte d'Espagne et attaquer Don Juan d'Autriche fut enfin prête à mettre à la voile, vers la fin de mars 1668. « Hier, le duc de Beaufort partit d'ici, accompagné du chevalier de Vendôme » (Philippe de Vendôme, celui qui plus tard fut grand prieur de France. Il était fils du duc de Mercœur et par conséquent neveu de M. de Beaufort.) « avec dix vaisseaux et quatorze brûlots, mais sans qu'on ait encore pu savoir la route qu'il doit prendre. » (*Gazette de France,* rubrique de Brest, 30 mars 1668, p. 336.)

Le 8 avril on écrivait, du cap Finistère, à la *Gazette :*

« Le duc de Beaufort arriva ici le 5 de ce mois, et détacha le sieur de La Roche avec quelques vaisseaux pour aller reconnoître à la Corogne s'il

n'y en avoit point d'Espagnols... Il a résolu d'attendre entre ce cap et celui d'Ortiguière (*sic* pour Ortegal) les autres qui doivent venir le joindre de la Rochelle, avec les ordres de Sa Majesté. »

Les vaisseaux que le duc attendait de la Rochelle étaient au nombre de six; dix flûtes les accompagnaient, et M. Mathurin Gabaret les commandait. Les flûtes devaient embarquer des troupes françaises qui étaient alors en Portugal. M. Gabaret partit de la Rochelle le 13 avril; il rejoignit M. de Beaufort sur la croisière, entre les deux caps que nous avons nommés. (*Gazette*, p. 404.) Le Portugal avait mis fin à une guerre de vingt-huit années avec l'Espagne par un traité de paix conclu le 13 février 1668; la France n'avait donc plus rien à faire à Lisbonne. Le 15 avril, un traité dont la ratification était fixée au 31 mai fut signé à Aix-la-Chapelle entre les envoyés de France, de Hollande, d'Angleterre et d'Espagne, réglant les intérêts de ces quatre puissances : Louis XIV gardait ses avantages et l'Espagne pliait sous la nécessité. M. de Beaufort était par là relevé de sa faction à Vigo. Ce fut seulement le 22 juin qu'il reçut, apporté par M. Martel-Vandré, l'ordre de retourner en France pour y désarmer. Les vents l'empêchèrent longtemps de doubler le cap Finistère; il y parvint, à la fin de juin, et partit des îles de Bayonne le 2 juillet. Il arriva à Brest le 11 de ce mois, et y trouva une lettre du Roi lui prescrivant de garder armés dix vaisseaux seulement. Ce dernier ordre en annulait trois qu'on lui avait expédiés; le premier, à la date du 7 juin, recommandait le désarmement de la *Princesse*, du *Frédéric*, de l'*Invincible* et du *Bourbon*, envoyés en Portugal pour le retour des troupes; le second, du 19 juin, commandait à l'Amiral de ne point désarmer et d'ajouter à son escadre celle de Portugal pour aller croiser entre Ouessant et le cap Finistère, afin d'observer une flotte anglaise dont la destination était inconnue; le troisième enfin, du 6 juillet, portait que les Anglais ayant désarmé, M. de Beaufort pouvait retourner à Brest, laissant à la mer dix vaisseaux sous M. de La Roche, Chef d'escadre. Lorsque ce dernier ordre parvint à l'Amiral, M. Louis de La Roche, excellent officier et déjà vieux dans le service, n'était plus; il était mort d'apoplexie à Vigo. Le duc de Beaufort entra à Brest avec le *Saint-Philippe*, le *Lys* et trois brûlots, le reste de l'armée était envoyé à la Rochelle. (Arch. de la Marine, Ordres du Roi, 1667-1668, et *Gazette de France*.)

M. de Beaufort ne pouvait guère dans sa relation (13 juillet)

manquer de parler de son neveu, le marin novice; voici en quels termes il le fit :

« Le chevalier de Vendôme n'a pas perdu son temps à la mer. Il prend assez joliment la hauteur au soleil et aux étoiles, fait la route et déjà connoît les manœuvres aussi bien que plusieurs officiers, et sa carte marine avec sa sphère... Vous me ferez l'honneur, Monsieur (M. Colbert), de me faire savoir de Sa Majesté ce qu'il lui plaît qu'il fasse, d'aller à Paris ou de rester à la mer. J'ai quelque peine à le laisser sans moi, à cause de son jeune âge, mais, d'autre part, il seroit bien aise de continuer ce qu'il a heureusement commencé. »

Les Espagnols prirent galamment leur parti d'une paix qui ne les satisfaisait guère; ils se montrèrent fort courtois pour M. de Beaufort, heureux sans doute de se tirer d'affaire sans avoir compromis leur flotte, que l'armée française aurait probablement fort maltraitée, si notre Amiral avait eu plus de temps pour chercher Don Juan d'Autriche.

« On ne peut avoir, dit le duc de Beaufort, plus de civilité ni d'égards que l'Espagne et les gouverneurs en ont eu pour l'armée de Sa Majesté. Ils ont même salué les premiers le pavillon, comme je mettois à la voile pour m'en revenir, ne m'ayant pas donné le temps de les prévenir, selon ce que portoit les ordres du Roi » (les navires partant saluaient toujours les premiers par politesse), « et ce salut encore fut fait avec tant de coups de canon que je ne pus les compter. »

— Si M. Colbert n'avait pu encore apporter dans l'administration des finances les réformes qu'il projetait, il tenait à la régularité des comptes; aussi le voyons-nous faire écrire par le Roi, le 10 avril 1668, une lettre à M. Nicolaï, président de la Chambre des comptes, pour le prier de faire travailler sans perte de temps « par les cor- » recteurs des comptes à l'examen de ceux de la marine », et d'ordonner qu'ils « continuent leur travail pendant la quinzaine de Pâques, » en cas que la chambre des comptes n'ouvre » (ne travaille) « point pendant ce temps. (Bibl. Nationale, Ms. Clairambault, vol. 556, p. 326.)

XLI.

Nous avons dit (p. 543) que Colbert, au commencement de l'année 1668, introduisit dans la marine un officier qui avait servi sur terre. Il l'avait fait avec éclat et s'était acquis, en 1655, par ses actions — son nom n'y nuisit pas sans doute — le grade de Lieu-

tenant général des armées du Roi. Le malheur qu'il eut d'être fait prisonnier, en 1656, au siége de Valenciennes, loin de le déconsidérer aux yeux du monde, lui fut un titre à l'estime de tous : il avait aidé à tirer d'un mauvais pas l'armée du prince de Condé. Jean, comte d'Estrées, avait quarante ans [1], lorsque M. Colbert l'engagea à demander au Roi de quitter la terre pour la mer. Le ministre avait déjà donné le même conseil à M. de Vivonne, qui l'avait suivi, espérant bien trouver dans les emplois de la marine une fortune brillante. M. Jean d'Estrées pouvait concevoir la même espérance; il y avait dans sa famille de belles charges, mais il y en avait une plus belle vacante dans la flotte, et M. Colbert lui faisait entrevoir la possibilité de la posséder un jour. Lieutenant général à terre, il ne pouvait quitter cette position sans qu'on lui donnât dans la marine une situation analogue; le Roi consentit à tout ce que demandait M. Colbert, dont la pensée était d'attirer au service de la mer des personnes distinguées par leur mérite, honorées par leur valeur et appartenant aux plus grandes maisons. C'était un lustre pour le corps dont le ministre rêvait la grandeur, et pour ses projets d'avenir, qui trouveraient peut-être des obstacles, non de la part de Louis XIV, mais à la Cour, où l'omnipotence de M. Colbert commençait à peser; c'était un appui que des hommes qui, ayant la parole haute partout, avaient l'oreille du prince. La marine n'acquérait pas un marin en M. d'Estrées, — M. Colbert espérait qu'il le deviendrait, bien que son apprentissage commençât tard, — mais elle accueillait un homme de guerre, justement renommé, ayant d'ailleurs l'intelligence des grandes choses et qui, pour beaucoup de ceux qui allaient servir sous ses ordres, devenait un puissant protecteur. Probablement les anciens officiers qui se croyaient en droit de prétendre à la dignité de Vice-Amiral que la mort de M. de Nuchèzes laissait sans titulaire, se voyaient frustrés de ce qu'ils pouvaient regarder comme leur appartenant; ils devaient voir avec chagrin M. d'Estrées mettre sur un vaisseau un pied tout d'un coup bien

[1] *Second* et non *troisième* fils du Maréchal François-Annibal d'Estrées et de Marie de Béthune, comme l'a dit Moréri, Jean d'Estrées naquit à Soleure (Suisse), le mercredi 8 novembre 1624, et fut baptisé à Paris le 5 octobre 1628, en même temps que son frère aîné, François-Annibal, né à Cœuvres le mercredi 5 juillet 1623. Le double baptême fut célébré à Saint-Eustache. Les biographes n'ont pas connu ce détail, qu'ignora aussi le Père Anselme, et que nous ont appris nos recherches. (Voyez notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, page 547, sur les d'Estrées.)

affermi ; mais si des doléances furent échangées ce fut bien secrètement. On ne voit dans la correspondance aucune allusion au mécontentement de ceux à qui échappait une charge bien enviée. Au reste, en février 1668, la Vice-Amirauté était encore dans une perspective où M. d'Estrées ne pouvait l'apercevoir que de loin. Le Roi lui avait donné ordre de monter sur un des vaisseaux armés à la Rochelle et il s'était rendu à ce port, d'où il écrivait à M. Colbert, le 10 mars 1668 :

« Monsieur, je n'ai pas cru que l'ordre que l'on vient de recevoir d'envoyer en Portugal les quatre vaisseaux qui sont dans la Charente dût en rien changer les dispositions du service que le Roi m'a demandé de lui rendre cette campagne, sur le vaisseau de M. Gabaret, qui est un des quatre. Au contraire. Je vous assure, Monsieur, que je me prépare avec joie à partir bientôt, dans l'impatience que j'ai *de commencer à apprendre un métier dans lequel vous avez eu la bonté de penser que je pourrois servir le Roy dans la suite.* Permettez-moi aussi, Monsieur, de vous dire que, ne voulant faire aucune réflexion sur la manière dont je paroîtrai à Lisbonne, n'y arrivant pas avec M. Beaufort, je n'ai d'autre inquiétude que celle de répondre dignement à quelque bonne opinion qu'il vous a plu avoir de moi et mériter quelque part dans votre estime. » (Signé) le conte (*sic*) Destrées (*sic*). (Bibl. Nationale.)

M. d'Estrées ne pouvait guère aller à Lisbonne comme un simple particulier; il lui fallait un rang et une mission. On lui donna l'ordre de porter une lettre du Roi à la Reine de Portugal, et le commandement de l'escadre pendant tout le temps qu'elle resterait dans le Tage. Avec cela il fut convenu que si les vaisseaux de M. Gabaret rejoignaient l'escadre de M. de Beaufort, M. d'Estrées aurait entrée au conseil de guerre, où il siégerait après tous les Lieutenants généraux et avant tous les Chefs d'escadre. (Lettres du Roi à M. de Beaufort, 24 mars et 3 avril 1668. Archives de la Marine. Ordres du Roi 1667-1668, p. 44 et 46.) M. d'Estrées écrivait à M. Colbert, le 9 avril, pour le remercier des grâces que lui valait sa protection et lui disait :

« Pour ce qui regarde les choses que le Roi m'a commandées par sa lettre » (Nous n'avons pas trouvé cette lettre.) « et que vous m'ordonnez de sa part de régler ma conduite par les avis de M. l'abbé de Saint-Romain, pendant mon séjour à Lisbonne, je feray l'un et l'autre ponctuellement. » (Bibl. Nationale.)

M. Gabaret, arrivé en mai dans le Tage, en revint en juin, et, le 15 de ce dernier mois, arriva à la Rochelle, ses vaisseaux rappor-

tant 4,000 hommes tant d'infanterie que de cavalerie. Il avait deux passagers illustres, M. Jean d'Estrées et M. Armand-Frédéric de Schönberg, ce protestant que Louis XIV sollicita d'une manière si puissante, et si vainement, après la révocation de l'Édit de Nantes, d'entrer dans l'Église romaine. (Voy. notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, art. Schönberg.)

— Une lettre de M. de Monts, commandant à Honfleur, nous donne des nouvelles de Du Quesne, à la date du 16 avril 1668. Le nouveau Lieutenant général était venu à Honfleur avec M. Berryer et quelques officiers pour visiter le port et ses avenues. Il arrivait de Paris.

— Le marquis François de Créquy, Capitaine général des galères, ayant mécontenté le Roi en 1665 — nous ne savons par quelle action — avait été suspendu de l'exercice de sa charge, et Louis XIV avait donné une commission provisoire à M. de Vivonne pour le commandement supérieur des galères, nous avons dit cela plus haut. Le marquis rentra en grâce au mois d'avril 1668, et le Roi lui rendit le Généralat de la flotte à rames. (Lettre à M. de Ternes, 21 avril. Arch. de la Marine, Ordres du Roi, 1667-1668, p. 54.) Cela changeait complétement la situation de M. de Vivonne ; nous verrons comment elle se rétablit.

— Malgré les traités faits avec les Algériens et les gens de Tunis, ces corsaires prirent quelques navires portant le pavillon de France et les abritèrent dans leurs ports. Une expédition fut décidée contre Alger et Tunis, et une escadre fut armée sous le commandement du marquis de Martel. M. de Ternes, avec onze galères, eut ordre de subordonner ses mouvements à ceux des vaisseaux, autant qu'il le pourrait au moins. Au milieu du mois de juin, M. de Martel mit à la voile, longea la côte d'Espagne pour l'inquiéter, et arriva devant Alger le 27 juin. Cette apparition inattendue produisit sur le Divan une impression de terreur dont les conséquences furent de rendre le Dey et son conseil prudents et faciles, lorsque M. de Beaujeu se fit annoncer au Divan comme envoyé du Roi de France. Le capitaine parla haut, menaçant de battre la ville avec toute l'artillerie de la petite flotte, si l'on ne rendait pas à M. de Martel les vaisseaux et les hommes qu'avaient pris des reïs algériens au mépris des conventions récentes. On écouta M. de Beaujeu, dont la présence de vaisseaux bien armés appuyait le discours, et tout de suite on décida qu'hommes et bâtiments seraient rendus sans délai au représentant de Louis XIV. Le Dey traita ensuite civilement M. de Martel ; les es-

claves furent délivrés et remontèrent sur leurs navires relâchés. Lorsque tout fut arrangé et quand, ayant pris congé du Divan où il avait laissé des paroles de paix et aussi un sérieux avertissement pour l'avenir, M. de Martel put mettre à la voile, il leva l'ancre et se dirigea vers Tunis. Il y mouilla le 17 juillet, et M. de Beaujeu auprès du Bey eut le succès qu'il avait eu à Alger. Le 14 août, il laissa tomber l'ancre dans la rade de Toulon.

Le retour du petit nombre d'esclaves que M. de Martel avait repris aux corsaires des régences cadrait avec un rachat auquel travaillait M. Arnoul. Il y avait à Livourne plus de deux cents esclaves, mais une circonstance semblait devoir contribuer à les rendre plus chers que ne l'aurait voulu l'Intendant des galères. Voici, d'après une lettre de celui-ci (14 juillet 1668), ce qui était arrivé. Georges Mari et le sieur de Lescasse (*sic*), deux Vénitiens qui faisaient la course et reprenaient sur les Turcs un grand nombre d'esclaves chrétiens, en même temps qu'ils faisaient prisonniers des Turcs aussi en grand nombre, étant de conserve dans l'archipel, furent rencontrés et attaqués par quatre vaisseaux tripolitains et trente grandes galères. Le combat dura longtemps malgré l'inégalité des forces; M. de Lescasse, blessé grièvement, fut obligé de se rendre avec le reste de son équipage et cent cinquante esclaves; Georges Mari, accablé par le nombre, ne voulut pas amener son pavillon et mit le feu aux poudres de son vaisseau. Tout périt dans l'explosion : navire, capitaine, équipage et deux cents esclaves sur lesquels M. Arnoul avait compté aussi bien que sur ceux de Lescasse. Dans la perte de ces deux cents esclaves ce n'était pas deux cents hommes que regrettait notre Intendant, mais deux cents rameurs dont il avait besoin et dont il avait traité avec Georges Mari. « Voilà qui me recule un peu; » néantmoins, je crois en avoir d'achetés au Milo et ailleurs. » C'est toute l'oraison funèbre que M. Arnoul fit pour ces pauvres diables qui sortaient de l'esclavage par la mort. Le 18 juillet, l'Intendant des galères put acheter à Livourne « deux cent vingt-cinq esclaves » turcs, au prix de cent dix piastres l'un, et francs de tout frais, à » la réserve de la douane », qui coûta une demi-piastre par homme. (Lettre de M. Arnoul, de Jean Poussin et de César Bara; Bibl. Nat.) Ce marché ne consola pas M. Arnoul, mais fut un adoucissement à ses regrets.

L'armement des vaisseaux, comme celui des galères, éprouvait de grandes difficultés. Aux galères il fallait des esclaves, il fallait

aux vaisseaux des hommes libres, et l'on a vu combien jusqu'ici on avait eu de peine pour se procurer de ces derniers. Promesses, menaces, violence, on avait tout employé pour appeler sur la flotte les matelots qui la fuyaient, préférant servir à l'étranger ou s'engageant plus volontiers sur les navires des marchands, où la discipline les gênait moins. Les capitaines étaient en grande partie cause de cette situation, que M. Colbert voulait changer et contre laquelle son pouvoir s'était trouvé sans force. Le Ministre, qui ne se rebutait guère, crut avoir trouvé un moyen de contraindre les capitaines à contenter leurs gens, et, le 3 juin 1668, il fit écrire par le Roi à M. de Terron :

« Ayant reçu depuis plusieurs années diverses plaintes des mauvais traitements que les capitaines de marine font à leurs équipages, tant lorsqu'ils en font la levée, en *exemptant de l'enrôlement ceux qui leur donnent de l'argent*, qu'en *retranchant des vivres ou leur en donnant de mauvaises qualités lorsqu'ils sont à la mer, et leur faisant perdre une partie de leur solde;* et considérant qu'il n'y a rien de plus important pour faciliter la levée des équipages du grand nombre de vaisseaux que je fais bâtir en plusieurs ports, que de bien connoître la bonne ou mauvaise conduite des capitaines et d'établir la créance universelle dans l'esprit de tous les gens de mer qu'ils seront à l'avenir bien traités et que leur solde sera exactement payée, je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est qu'aussitôt après l'arrivée des vaisseaux qui sont en mer, vous vous informiez sur tous les vaisseaux de la manière que les capitaines auront traité leurs équipages. »

L'information à faire par les Intendants ou les Commissaires généraux sur chaque navire devait être faite en l'absence des capitaines, ces officiers étant éloignés momentanément afin que les matelots pussent déposer en toute liberté. Si le moyen proposé par M. Colbert au Roi eut quelque résultat, il fut insuffisant pour contraindre les capitaines, et le mal persista.

— M. de Beaufort était à Brest depuis quelques jours lorsqu'il reçut de la Cour l'ordre de faire désarmer le *Saint-Philippe,* qui l'avait porté, le *Frédéric,* la *Royale,* le *Breton* et le *Jules;* d'envoyer aux îles de l'Amérique le *Saint-Louis,* que montait M. de Rabesnières-Treslebois; l'*Infante,* capitaine, M. de Beaulieu; la *Ville de Rouen,* capitaine, M. de Villepars, et la *Diligente,* commandée par M. de la Clocheterie, M. de Rabesnières étant le chef de cette petite escadre; enfin de laisser armés, sous le commandement de M. de Thurelle-Thiballier, le *Mercœur,* monté par cet officier, le *Lis,* par M. le mar-

quis de Grancey, le *Trident,* par M. de Kerjean, le *Tigre,* par M. de Château-Renault, et le *Saint-Joseph,* par M. de Cogolin. (Mémoire du Roi à M. de Beaufort, signé : Louis, et plus bas : *de Lionne,* 25 juillet.) On ajouta un cinquième vaisseau à cet armement (5 août).

L'Amiral, après avoir laissé ses ordres pour le désarmement à Nantes, prit la route de Paris. Le Roi lui avait permis de revenir près de Sa Majesté, étant « bien aise de lui témoigner de vive voix son » contentement pour les services qu'il avoit rendus pendant cette » campagne ». (Lettres du 5 juillet 1668.) M. de Beaufort arriva, le 9 août, à Paris, avec le chevalier de Vendôme; le lendemain, il alla à Saint-Germain saluer Louis XIV, à qui il présenta son neveu. Le Roi fit à tous deux un favorable accueil. (*Gazette,* p. 768.)

Le 28 juillet, ordre fut expédié à M. de Ternes d'envoyer à Civita-Vecchia trois galères sous le commandement de M. de La Brossardière. Elles devaient ramener à Marseille l'Ambassadeur de France à Rome, M. de Chaulnes, son train et son bagage. M. le duc de Chaulnes avait été envoyé à Rome pour la nomination du Pape Clément IX, Jules Rospigliosi, élu en 1667 [1]. Le 1er août, une lettre du Roi prescrivit à M. d'Infreville de faire armer le *Diamant,* que monterait M. d'Alméras, le *Courtisan,* que commanderait M. de Preuilly d'Humières, et le *Beaufort,* donné à M. de Thivas. Cette escadre était destinée à aller à Constantinople, aux ordres de M. de La Haye, Ambassadeur de France. M. d'Alméras ne devait pendant son voyage porter aucune marque de commandement dans les mers du Levant, pour éviter les difficultés des saluts en cas de rencontre avec les vaisseaux du Grand Seigneur. On était en négociations avec la Sublime Porte pour le renouvellement des capitulations, et on voulait ne donner aucun prétexte à plaintes, de la part du Sultan de Stamboul. Le *Dauphin* fut substitué au *Conquérant,* désarmé depuis son retour d'Alger où M. de Tourville avait porté M. Trubert, qui allait terminer l'affaire des esclaves à racheter.

[1] Charles d'Ailly, duc de Chaulnes, qui fut Pair de France, Lieutenant général des armées du Roi, commandeur des ordres, gouverneur de Bretagne et ensuite de Guyenne, décéda en son hôtel, place Royale, à Paris, le 9 septembre 1698, âgé d'environ quatre-vingt-treize ans. Il fut enterré à Péquigny, en Picardie, où on le transporta, le 14 septembre, de l'église de Saint-Paul où il avait été déposé le 10. (Acte du 18 septembre 1698, au registre de Saint-Paul, signé : Charles-Honoré d'Albert, duc de Chevreuse [neveu du défunt], Louis-Auguste d'Albert d'Ailly, vidame d'Amiens [petit-neveu], Charles-Hercule d'Albert, chevalier de Luynes, Ismidon-René de Sassenage, de Pas Feuquière, etc.)

Le 5 août, le Roi écrivit à l'Intendant de Toulon pour lui dire de « préparer deux vaisseaux pour un voyage qu'on vous dira » (le nom était resté en blanc et le Ministre le mit de sa main : « le sieur » Colbert »), « duquel vous exécuterez tous les ordres ». M. Colbert avait eu l'intention d'aller à Toulon, et, pour se donner apparemment quelques notions pratiques dont il manquait, de naviguer un peu dans la Méditerranée. Ce voyage n'eut pas lieu; les grandes affaires dont était chargé le Secrétaire d'État le retinrent à Paris, et il ne fut plus question de l'armement des deux vaisseaux demandés.

Le 17 août, M. Colbert écrivit à M. d'Infreville pour le prier de faire désarmer tous les vaisseaux du Levant, excepté ceux dont la mission était d'aller prendre M. de La Haye à Constantinople et ceux qui étaient destinés à porter à Candie M. le duc de Roannez. Le 22 août, M. de Thurelle eut ordre d'aller avec son escadre garde-côtes dans la rivière de Lisbonne et d'y rester aux ordres de M. de Saint-Romain. — Le 25 août, Marseille fut déclaré port franc. (Lettre d'Arnoul.) — Du Quesne, que nous avons vu à Honfleur en avril 1668 (ci-dessus p. 349) était à Paris en août. Le 18 de ce mois, chez Me Robert de Vaux, un nommé Le Roy s'obligea envers lui. A quoi? C'est ce que nous n'avons pu savoir, la minute de l'acte du 18 août manquant au minutier de M. Beau, successeur de Robert de Vaux, et le fait ne nous étant connu que par la lecture du répertoire des actes reçus par de Vaux.

— Un petit incident, qui n'est pas sans intérêt et que nous ne voulons pas négliger, marque le voyage que M. de Manse fit avec trois galères, de Marseille à Livourne, pour prendre deux cent onze esclaves achetés par M. Arnoul; une lettre d'Arnoul fils (23 août 1668), qui était allé recevoir les esclaves, nous en fournit le détail. Les galères revenant de Livourne rencontrèrent une galère de Gênes, à deux portées de canon de la ville. La génoise ne salua point l'étendard de France, et, pour se déguiser, ôta son propre étendard et cacha son fanal de poupe. M. de Manse, la *Dauphine* et la *Fortune* à ses côtés, s'avança dans l'ordre de front, lui un peu en avant de ses deux conserves, et près de la galère impolie lui cria d'avoir à saluer l'étendard du Roi. Elle répondit en saluant « de sa musique de hautbois », raillerie qui ne fut pas du goût du capitaine français. M. de Manse s'avança alors, mais le Génois l'évita par un soudain mouvement de « passe vogue », c'est-à-dire en forçant de rames, ce que voyant, M. de Villeneuve, qui commandait la *Dauphine*, et M. de Janson,

avec la *Fortune*, coururent à lui et l'atteignaient, lorsque M. de Manse arriva à son tour, mit son éperon sur la proue du fugitif et ordonna qu'on chargeât le canon de coursie de chacune de ses galères. Cet ordre, exécuté aussitôt que donné, fit réfléchir le capitaine italien. Craignant les suites de sa bravade, il se décida à saluer et en fut pour sa courte honte, la scène s'étant passée à la vue de Gênes, qui y assistait du haut de ses remparts.

— Le comte d'Estrées aspirait à faire quelque chose de plus important que le port d'une lettre du Roi à une souveraine étrangère; il fut chargé par Louis XIV, sur l'avis de M. Colbert, d'une mission qui devait le mettre tout d'un coup hors de pair. Le 7 septembre 1668, il fut désigné pour commander une escadre destinée à aller aux îles de l'Amérique « assurer la tranquillité des sujets de Sa Majesté dans » lesdites îles, assurer la possession des Antilles à la Compagnie des » Indes Occidentales », fortifier « le commerce de cette Compagnie, » exclure des îles les marchands étrangers », et « *obliger* les habitants » desdites îles à se soumettre *volontairement* aux ordres et règlements » de ladite Compagnie. » M. d'Estrées devait « faire voir aux Anglois » de la Barbade que Sa Majesté » voulait « protéger ce pays-là plus » fortement qu'il n' » avait « jamais été, afin de les forcer à vivre en » paix et exécuter de bonne foi les traités qui » étaient « entre Sa » Majesté et le Roi d'Angleterre. » (Le traité de Bréda.) Le comte devait visiter « toutes les îles et voir les habitants pour les assurer de » l'affection et de la protection du Roi, et leur dire que Sa Majesté » aurait « *plus de soin d'eux que du dedans de son royaume* ». L'instruction donnée au commandant de la petite flotte de l'Amérique portait ordre à M. d'Estrées de *couler à fond* les vaisseaux étrangers qui viendraient charger ou décharger des marchandises devant les îles, après leur avoir donné cependant vingt-quatre heures pour remettre à la voile. Le Roi voulait que, sur tout ce qui était des choses où l'intervention du gouverneur était utile, M. d'Estrées s'entendît avec M. de Baas [1], Lieutenant général des armées de terre, qui, le 7 sep-

[1] Jean-Charles de Baas-Castelmore, Lieutenant général depuis l'année 1665, fut désigné, comme on le voit ici, au gouvernement des îles françaises d'Amérique, le 7 septembre 1668. Il ne partit de France que le 3 ou le 4 décembre, et n'arriva aux Antilles qu'au mois de janvier 1669. C'est ce qui nous porta à indiquer, dans notre *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, article [illegible], p. 338, l'année 1669 comme celle de la nomination de M. de Baas à la lieutenance générale des îles. M. Pierre Clément (Lettres de Colbert, Colonies) dit que M. de Baas fut fait « Lieutenant général des îles et terres fermes de l'Amérique en 1667 »; c'est là sans doute

tembre, était nommé au gouvernement des îles à la place de M. de La Barre qu'on rappelait en France, bien que le Roi en lui annonçant ses intentions (16 septembre) lui dît qu'il était « satisfait des » services qu'il avoit rendus aux îles ».

Sa Majesté souhaitait encore que le comte d'Estrées restât une année entière dans son voyage, demeurant « deux ou trois mois dans » les îles », et n'en partant qu'après que « la paix, l'union et bonne » correspondance avec les Anglois y » fussent « pleinement établies ». Visiter le golfe du Mexique; s'entendre avec M. d'Ogeron, gouverneur de la Tortue, sur tout ce qui se pourrait entreprendre dans l'étendue de ces mers; observer la route des galions d'Espagne, était encore dans le programme donné par M. Colbert à M. d'Estrées, qui devait revoir les îles, puis reprendre le chemin de la France. « Je ne » désire point, disait le Roi, que vous portiez aucun pavillon » (de commandement), « et en cas de rencontre, que vous ayez à saluer » les pavillons » (des officiers généraux étrangers) « et vous fassiez » saluer par les vaisseaux de guerre, égaux en nombre à ceux que » vous commanderez. »

C'est sur le vaisseau commandé par M. de Rabesnières-Treslebois, le plus ancien des capitaines de l'escadre, que devait s'établir M. d'Estrées, afin de pouvoir « augmenter d'autant plus la connois- » sance » qu'il avait « déjà prise de la marine, par les lumières que » ledit Treslebois » lui donnerait « à cause de sa grande expérience » dans le service des vaisseaux ».

une faute d'impression. M. J. Ch. de Baas emmena avec lui comme secrétaire M. Claude Céberet, qui, en 1687, fut adjoint à M. de La Loubère, envoyé à Siam comme Ambassadeur, et qui mourut à Dunkerque Intendant de Flandre et de Picardie, le 16 septembre 1702. (Voyez *Dictionn. critique*, articles CÉBERET, Ambassadeur de Siam, et LA LOUBÈRE.) — Jean-Charles de Baas de Castelmore était-il parent des Baatz de Castelmore, dont un fut comte d'Artaignan et capitaine-lieutenant de la compagnie des mousquetaires gris du Roi Louis XIV? Nous le croyons, bien que le gouverneur des îles signât : Baas, et que les documents relatifs aux Artaignan ou Artagnan qui sont venus à notre connaissance donnent à ce nom la forme : BAATZ. Mais quel degré de parenté rapprochait Jean-Charles de Baas et Charles de Baatz d'Artaignan? C'est ce que nous ne saurions dire, la maison de Baatz nous étant trop peu connue, bien que nous ayons fait quelques découvertes à son sujet. (Voyez *Dictionn.* cité, articles 1, 2 et 3, ARTAIGNAN.) Sur la question du nom patronymique, nous dirons qu'il nous semble que, des deux formes orthographiques, la plus ancienne est *Baats*, qui, par une raison difficile à préciser, se simplifia et devint *Baaz* et *Baas*. — M. J. Ch. de Baas mourut à la Martinique le 15 février 1677. Il eut pour successeur dans le gouvernement des îles M. le comte de Blénac. (Voyez plus loin, sous l'année 1677.)

Toute cette affaire avait été combinée, arrangée et décidée en dehors de M. l'Amiral, qui fut choqué du mystère qu'on lui en avait fait. Il s'en ouvrit à M. d'Estrées, qui lui répondit « simplement avoir » témoigné au Roi une grande passion de servir de quelque côté » qu'il « l'envoyât ». (Lettre de M. d'Estrées à M. Colbert, 13 septembre 1668.) M. d'Estrées vit de nouveau M. de Beaufort « pour avoir son » attache » sur la commission que le commandant de l'escadre d'Amérique avait reçue de lui, et « lui porter ses instructions, ce que voulaient les bienséances. » L'Amiral le reçut très-froidement et d'un air assez embarrassé, lui dit qu'« assurément le Roi voulait l'em» ployer sur mer pour son service, mais qu'il croyoit que M. de Vi» vonne avait aussi quelques pensées pour les mêmes emplois. » M. d'Estrées répondit au duc de Beaufort : « Il ne me paroît pas que » le Roi ait changé de sentiment pour moi. » Cet entretien causa une certaine inquiétude au comte d'Estrées, qui s'en ouvrit franchement à M. Colbert dans une lettre du samedi 22 septembre 1668[1]. Le ministre le rassura, et l'engagea à partir tout de suite, afin de contenter Sa Majesté. Il était à la Rochelle le 10 octobre, attendant que ses vaisseaux fussent prêts et ayant des entretiens suivis avec M. de Baas.

Le comte de Vivonne, qui poussait sa pointe et faisait tous ses efforts pour mettre M. de Beaufort dans ses intérêts, ne voulait pas se faire oublier de M. Colbert ; il lui écrivait, mais n'avait garde de lui parler du seul objet qui l'intéressât en ce moment. Le 23 octobre, il lui adressait d'Aix une lettre pour l'assurer de son dévouement et lui parler du *Royal-Louis*, « la plus belle chose du monde ».

[1] Le 22 septembre 1668 est une date qui, dans l'histoire de la marine française, a une grande importance; c'est celle de l'ordonnance qui prescrivit à tous les gouverneurs des provinces maritimes, « de faire procéder au rôle et dénombrement de tous les mariniers et matelots dans toutes les villes et communautés des côtes maritimes du royaume, pour être ensuite *partagés en trois classes, comme il s'est fait depuis peu* dans les gouvernements de la Rochelle, Brouage et île de Saintonge, l'une desquelles sera tenue et censée engagée dès le premier jour de l'année, sous la caution desdites communautés, pour servir sur les vaisseaux de Sa Majesté, et les deux années suivantes sur les vaisseaux marchands ; et ainsi lesdites classes auront à rouler à servir alternativement sur les vaisseaux de guerre de Sadite Majesté et sur les vaisseaux des négociants ». L'essai fait à la Rochelle l'avait été par l'initiative de M. Colbert de Terron. L'établissement des classes, comme tout établissement, fut assez long à fonder. Le 20 avril 1669, M. de Coëtlogon, à propos de la difficulté de lever les équipages des vaisseaux, écrivait à M. Colbert : « Il sera absolument nécessaire de réduire tous les matelots en classes, afin de n'avoir plus de pareil embarras et savoir précisément de quel nombre Sa Majesté pourra faire état. »

« S'il y a quelque défaut, disait M. de Vivonne, ce sera d'être trop beau, car, à vous dire vrai, j'ai grand'peur que les ornements que l'on met à sa poupe ne chargent trop son arrière et ne le fassent *acculer*. (Il veut dire : trop plonger de l'arrière.) Ils sont d'une grandeur et d'une beauté extraordinaires ; on prétend, pour remédier à ce défaut, le charger fort de l'avant, mais je crois que vous devez empêcher cela ; car sa quille ne ferait jamais une campagne sans tomber » (sans s'arquer), « étant chargée aux deux bouts. »

La remarque était bonne et l'avis fort sage ; mais M. de Vivonne n'était pas le premier qui eût fait cette remarque et qui eût donné cet avis ; la preuve en est dans ce que fit M. François Girardon, l'habile sculpteur, que M. Colbert chargéa de s'arrêter à Toulon, en juillet 1667, quand il se rendait en Italie pour chercher les objets d'art dont Louis XIV voulait orner ses châteaux. M. Girardon fut prié par le ministre de voir les vaisseaux le *Royal-Louis,* le *Dauphin-Royal* et la *Couronne*, qui allaient sortir de la main de maître Rodolphe, et d'approprier à leur grandeur et à leurs noms la décoration extérieure qui devait les embellir. Il lui fallait composer les tableaux de poupe et en donner les dessins à Rombaud et à Toro, maîtres sculpteurs du port, tous deux hommes d'un certain talent, mais non pas les égaux en mérite du statuaire de Troyes. M. Girardon revint à Paris et fit approuver par M. Colbert et M. Le Brun ses projets pour le *Royal-Louis*. De retour, le 27 mars 1668, à Toulon, où il s'était fait précéder par ses modèles en relief et par ses dessins, que les sculpteurs Toro et Rombaud avaient reçus quelques jours auparavant, il se mit promptement à l'œuvre, attaqua lui-même les figures principales du vaisseau Amiral, fit travailler au reste sous ses yeux, et, pour laisser à l'ensemble son grand aspect et charger moins l'arrière du bâtiment, fit creuser les ornements aussi bien que les figures. M. Girardon retourna dans les premiers jours de mai 1668 à Paris, où l'attendait M. Colbert pour les travaux du Louvre. Il laissait inachevé l'ouvrage du *Royal-Louis,* mais Toro et Rombaud allaient le continuer, le maître leur laissant ses esquisses et ayant ébauché les parties principales. Quant au *Monarque,* mis à l'eau le lundi 28 avril 1668, et au *Dauphin-Royal,* qui n'y était pas encore, M. Girardon les laissait à M. P. Puget, venu de Gênes. M. Girardon, qui, en juillet 1668, était allé à Marseille, où deux galères attendaient un décorateur, se rendit auprès de M. Colbert, et, plus tard, retourna en Provence, emportant les dessins pour la décoration des deux navires à rames. Il revint au chantier du *Royal-*

Louis, après avoir été à Marseille avec M. P. Puget, et bientôt après (22 ou 23 décembre 1668), prit la route de l'Italie. Il était à Gênes le 2 janvier 1669, et à la fin de janvier à Rome. (Voir dans notre *Dictionnaire critique*, les articles *Girardon* et *Sculpture des vaisseaux*.)

En octobre 1668, M. de Vivonne armait le *Cheval marin* et le *Toulon*, destinés à courir la Méditerranée, où les Barbaresques recommençaient leurs déprédations. M. Trubert, qui, le 20 octobre, parlait de cet armement à M. Colbert, en avait écrit à Du Quesne, alors à Paris, lui disant qu'il fallait sévir « contre ces pirates endiablés » que rien ne pouvait corriger ». Du Quesne lui répondait, le 5 novembre : « On ne va pas si vite ici. Il faut premièrement que M. Col- » bert soit guéri de sa goutte, ce qui n'est pas encore tout à fait; » puis après je crois qu'on examinera si on fera la guerre aux cor- » saires pour avoir la paix. »

Une autre affaire préoccupait Du Quesne et M. Trubert. Le comte de Vivonne désirait posséder la Vice-Amirauté du Levant, qui n'était pas donnée, et M. de Beaufort pouvait beaucoup pour le succès de cette grosse affaire; ou à défaut de cette charge, celle de Général des galères. Le Généralat des galères appartenait au Maréchal François de Créqui, et celui-ci en demandait *sept cent mille livres* (plus de 1,400,000 francs). M. le duc de Mortemart jugeait cela ruineux pour sa maison. Du Quesne, comme M. Trubert, très-dévoué à M. de Vivonne, travaillait pour faire réussir les deux négociations du comte. Il s'était chargé de voir et de presser le duc de Beaufort, et aussi de porter le duc de Mortemart à parler au Roi, ce que « le » vieux courtisan », comme se nommait lui-même le duc, n'osait pas faire, Louis XIV n'ayant point paru disposé à donner satisfaction à M. de Vivonne, qu'il aimait pourtant beaucoup. Sur tout cela, Du Quesne écrivit cinq lettres à M. Trubert; le 5 novembre 1668, il lui disait :

« J'ai eu l'honneur de voir M. le duc de M... (le père de M. de Vivonne), mais il y a un mois; depuis j'ai été aux Cochets (terre près d'Arpajon qui n'appartenait point à Du Quesne), et ensuite dix jours à garder la chambre de quelques accès de fièvre qui m'ont passé. *Je crois que l'oisiveté et la Cour seront toujours la cause de tous mes maux.* J'ai considéré ce que vous me dites sur la pensée de M. le comte (de Vivonne); je voudrais que l'affaire fût déjà conclue... Au retour de Chambord, M. l'Amiral m'a dit qu'il ne voit pas que ceux qui *lui devoient donner quelque chose sur les affaires proposées* fissent bien leur devoir. Je connus qu'il avoit espéré trouver plus de chaleur en ceux qui devoient agir pour M. le comte. Son

Altesse a vu déjà Monsieur son père, je crois qu'ils s'en seront entretenus... »

Le 21 novembre 1668, Du Quesne, dans une nouvelle lettre à M. Trubert, disait :

« A mon retour d'Anet, où j'ai été huit jours avec l'Amiral, j'ai trouvé une lettre du 13[e] où je vois que vous n'avez pas encore ma troisième... Je vous dirai donc qu'à ce matin (*sic*) j'ai vu notre bon duc, qui n'avoit pas trop bien passé la nuit, lequel pourtant j'ai fort entretenu sur tout ce que vous m'avez ci-devant exposé[1]. »

Il est inutile que nous donnions le texte complet de cette longue épître, dont les détails seraient sans intérêt pour le lecteur.

Du Quesne finissait par ce *post-scriptum* :

« Vous n'oublierez pas de chercher l'occasion de m'envoyer six bouteilles, petites, longues comme celles que j'avais à Saint-Germain, de la meilleure eau de la Reine de Hongrie et six petites d'essence d'ambre... Je suis encore à l'hôtel du Saint-Esprit. »

Le 5 février 1669, toujours de Paris, Du Quesne écrivait à son ami :

« Je reçois la vôtre du 5[e] toute remplie d'eau de Hongrie. Quand il y en aura de bonne ce printemps, vous y songerez, et non plus jusques-là. »

Ainsi, le rude marin parfumait son linge et sa perruque avec de l'eau de la Reine de Hongrie et de l'essence d'ambre, parfums que l'on fabriquait à Grasse! Pourquoi pas? Louis XI ne dédaignait pas l'eau de rose et la poudre de violette pour ses ablutions et pour sa toilette[2]. Des lettres de Du Quesne nous devons conclure qu'il était en bons termes avec M. de Beaufort autant qu'avec M. de Vivonne; il avait là deux « bons avirons sous le vent », comme disent les marins, des protecteurs qu'ils ont pour les porter au vent de la faveur.

M. de Vivonne était prêt à prendre la mer avec les vaisseaux que le Roi lui confiait pour aller en course contre les Barbaresques; on lui refusait les mousquets et les munitions de guerre qu'on donnait toujours aux officiers qui allaient faire de semblables campagnes. Il s'en plaignait (23 octobre), et son père, le même jour, en écrivait de

[1] Le 9 novembre, Du Quesne avait écrit à M. Trubert : « J'ai différé de vous écrire, n'ayant pas pu rencontrer M. le duc de Mortemart. Il loge fort loin et sort avant neuf heures. Enfin je le rencontrai hier sur le Pont-Rouge », etc.

[2] « Une livre de poudre de violette, achetée le 10 mars 1469, pour mettre entre les robes et autres habillements du Roy... Deux flacons d'estaing tenant chacun pinte..., pour mettre l'un de rose et de fumeterre pour ledit seigneur. » (Archives générales, KK, 61, fol. 34 et 38.)

Paris à M. Colbert. Il signait son billet : « Le duc de Mortemart, » qui a esté vingt fois à sa porte » (à la porte du Ministre) « pour » aprendre l'estat de sa santé. » M. Colbert était alors malade d'un gros accès de goutte. C'était l'événement du jour; aussi le duc de Beaufort lui écrivait-il, le 26 octobre, de Saint-Germain : « Je crains » de vous incomoder en vous allant voir. Dieu vous redonne pron- » temant votre centé, Monsieur. » M. Matharel, secrétaire de l'Amiral, écrivait, le 29, à Son Excellence :

« Je reviens tout présentement de Saint-Germain, avec M. l'Amiral, incommodé d'un accident qui lui arriva hier étant à la chasse avec le Roi, et dont, grâce à Dieu, il ne lui reste rien qui puisse nous faire appréhender aucune fâcheuse suite, pourvu qu'il se donne quelques jours de repos. » (Il était tombé de cheval.) « Sans cela, Monseigneur, il faisoit état d'avoir le bien de vous voir pour être mieux informé de votre santé, dont il m'a très-soigneusement chargé de lui mander des nouvelles pendant son absence... Aussitôt qu'on pourra vous voir, Monseigneur l'Amiral vous demande qu'il puisse avoir cet honneur et me charge de vous assurer de ses services. »

— Le nombre des galères augmentait; au lieu de douze, Marseille devait en avoir vingt, en 1669. M. Arnoul exerçait la chiourme, allant lui-même à la mer pour veiller à son instruction. Les soldats qui gardaient les forçats étaient l'objet de sa sollicitude; il en habillait deux cents d'un justaucorps aux livrées du Roi. On sait que les couleurs du Roi étaient le bleu, le blanc et le rouge. — « Le sieur de Bresne qui les commande, écrivait M. Arnoul (3 novembre), est soigneux de ne prendre que des jeunes gens qui *ont vu le loup*, au lieu des *gardeurs de sépulcre* que l'on avoit, avec un manteau de camelot noir, un chapeau pointu et une épée sous le bras. Cela étoit honteux. » En effet, ces gens-là avaient le costume et l'air du Pantalon ou du Crispin de la farce italienne.

L'escadre d'Amérique, dont M. Colbert attendait le départ, était encore à la rade de la Palice le 22 novembre. M. d'Estrées s'était cependant embarqué le 10, mais les vents n'avaient pas cessé d'être contraires depuis ce jour-là. Le comte était sur le *Saint-Louis*, dont le capitaine était M. de Rabesnières-Treslebois. M. de Baas avait pris passage sur l'*Infante*, que menait M. de Beaulieu. M. d'Estrées écrivait avoir vu à la Rochelle M. d'Ogeron, qui, « bien qu'il eût plus » de connoissance et d'application que les autres qui viennent de » deçà » (des Antilles), « n'avoit toutefois encore aucune pensée ar- » rêtée sur les choses de ce pays-là. » L'escadre partit enfin de la rade

de Chef de bois, avec un vent favorable, le 3 ou 4 décembre, et le 7 se trouvait à quelques lieues du cap d'Ortegal, M. de Rabesnières étant obligé d'attendre la *Diligente* et la *Ville de Rouen*, qui marchaient mal. Le lundi, 8 décembre, le vent ayant passé au Sud-Ouest et se trouvant contraire à la route, on fut obligé de louvoyer pour ne pas perdre ce qu'on avait gagné. Alors une sorte de tempête souleva la mer, et, le 9 au matin, on ne vit, du vaisseau commandant, ni la *Ville de Rouen*, ni la *Diligente*, ni le *Tigre*. Le *Saint-Louis* doubla le cap d'Ortegal non sans peine; on louvoya, et le 12, le vent ne s'améliora pas. L'*Infante* fit, à midi, le signal du « vaisseau incommodé ». Le *Saint-Louis* courut aussi vite qu'il put à ce navire pour apprendre de M. de Beaulieu ce qui lui arrivait. Celui-ci mit son embarcation à la mer et vint à bord du commandant pour lui dire que sa vergue de misaine était cassée et qu'il n'avait aucun moyen de réparer une telle avarie; qu'il demandait à retourner à Belle-Ile pour changer sa vergue. Le conseil présidé par M. d'Estrées ne fut point de cet avis, et l'on résolut d'aller à Lisbonne. Des charpentiers et des jumelles furent envoyés du *Saint-Louis* à l'*Infante* pour parer à l'inconvénient signalé, et, que bien que mal, au milieu de la tempête, on alla chercher le Tage. L'*Infante* arriva le 15 à Cascayes, devançant le *Saint-Louis* et le brûlot le *Lion Rouge*, qui, le 14, se trouvèrent près de l'embouchure de la rivière, au milieu d'une flotte de marchands hollandais, escortée par trois vaisseaux de guerre dont le plus grand avait 60 canons. M. d'Estrées leur demanda le salut, et ils saluèrent en criant : « Vive le Roi de France! » Le 16, le *Saint-Louis* et le brûlot étaient à Cascayes; tous deux faisaient eau aussi bien que l'*Infante*. Le *Saint-Louis* avait eu son éperon emporté d'un coup de mer, et les hauts de sa dunette endommagés par de fortes lames qu'animait un vent furieux. M. d'Estrées envoya avertir M. de Saint-Romain de sa présence dans le Tage, et l'on se mit en devoir de remettre les deux vaisseaux et le brûlot en état de reprendre la mer. Quant au *Tigre*, à la *Diligente* et à la *Ville de Rouen*, on supposa qu'ils avaient relâché à Belle-Ile. (Extrait d'une relation qui doit être datée de Lisbonne, 17 décembre 1668, qui n'est pas signée, mais qui certainement fut écrite sous la dictée du comte d'Estrées, car elle contient ces mots : « J'écrivis aussitôt à M. de Saint-Romain, etc. » [Bibliothèque Nationale, Lettres à Colbert, classée par erreur dans le vol. janvier-mars 1669.])

Laissons la flotte d'Amérique dans le Tage, où elle sera bientôt

tout entière, et voyons à Toulon M. de Vivonne, qui, aux deux vaisseaux que le Roi lui confie pour la course, en ajoute un troisième à ses frais. Son père et Du Quesne le poussent à « se mettre en mer » au plus tôt, pour éviter la ruine qui accompagne les armements » qui traînent ».

— M. d'Alméras est parti pour Constantinople ; mais son escadre a été battue d'une forte tempête à la hauteur de Cérigo, et le *Diamant* et le *Beaufort* ayant été démâtés, il a été contraint de retourner sur ses pas et de relâcher à Malte pour se réparer. (Lettre de M. Arnoul, 15 décembre 1668.)

— Du Quesne finissait l'année en écrivant à M. Trubert :

« Vous vous plaignez au major » (M. de Belle-Ile?) de ce que je ne vous écris plus, et vous me devez réponse à deux lettres... Comme il m'a parlé, il semble que vous soyez plus impatient qu'il n'appartient à un philosophe. Patience ; *vous êtes dans un beau pays et à gogo pour les dames.* Ces petits voyages de Marseille vous divertissent » (vous distraient) « et font trouver meilleur votre retour. Je vous ai mandé qu'il ne falloit pas encore penser à votre voyage de Sainte-Onge (*sic*). Il y aura quelque fréterie » (armement de vaisseaux) « en Provence. Je ne sais encore si vous aurez votre satisfaction ; je ne connois point l'emploi qui vous échoira au retour du Roi, qui est allé à Versailles. Après les Rois, au plus tard, l'on parlera de quelques choses, mais à mon avis médiocres, à moins qu'il n'arrive autre chose que quelques clairvoyants regardent où l'on bute. » (L'armement de M. le duc de Roannez [La Feuillade] pour Candie, où ce seigneur menait à ses dépens une centaine de gentilshommes allant au secours des Vénitiens assiégés par les Turcs, faisait croire que le Roi enverrait lui-même quelques troupes aux chrétiens, dont la position était devenue critique.) M. Colbert commence un peu à se fortifier, ce qui le rendra visible, après quoi je pourrai prendre mesure en mon particulier, car *il m'ennuie encore plus que vous*... Je m'en vais aux Cochets[1] jusques au jour de l'an. Écrivez-moi donc sur tout ce qui se passe de delà. Vous n'étiez pas à Toulon quand M. le Cardinal » (de Vendôme) « y est arrivé.... »

— Une société à la tête de laquelle était M. de Chavigny ayant armé des navires pour trafiquer dans le Levant, demanda la protection du Roi, c'est-à-dire l'escorte d'un vaisseau de guerre ; Louis XIV, à la prière de M. Colbert, accéda à cette demande, et M. de Larson fut chargé d'accompagner les bâtiments de M. de Chavigny. L'ordre donné à M. de Larson est daté du 11 novembre 1668. Comme ce capitaine allait faire une campagne dont tous les avantages étaient

[1] Nous n'avons pu savoir à qui était cette terre.

pour des marchands, on ne voulait lui donner que peu de monde, et l'on contestait pour les vivres. M. de Chavigny consentait à ajouter quelque chose à ce que le Roi donnait à M. de Larson pour sa table; c'est de cela que Du Quesne parlait en ces termes à M. Trubert : « A propos de l'article sur les vivres et équipage de Larson, il y a » un peu de je ne sais quoi.... Larson sera plus heureux qu'il ne » pensoit pour sa table, *s'il a la chèvre et les choux.* »

XLII.

Nous avons dit, d'après les Carnets de Louis XIV (Bibl. Nat., Ms.), que la dépense totale faite en 1668 par le Trésor pour la Marine fut de 9,328,804 livres; l'année 1669 coûta davantage. Fixé à 10,000,000 dans les prévisions de M. Colbert et du Roi, le budget fut dépassé de 2,896,479, la marine à voiles ayant pris pour sa part 11,272,761, quand les galères, dont la dépense avait été supposée devoir être de 2,000,000, ne coûta que 1,623,718 livres. Vingt-cinq millions et plus de notre monnaie actuelle furent donc employés pour armer, équiper et fortifier la flotte à voiles et l'escadre des bâtiments à rames. Disons quels événements remplirent cette année, pendant laquelle le matériel de l'armée navale s'accrut considérablement, tant le Roi et son Ministre mettaient d'intelligente passion à cette œuvre de la formation d'un corps naval qui ne le cédât ni à celui de l'Angleterre ni à celui de la Hollande. Le but ne fut pas atteint tout de suite, sans doute; il fallait du temps pour y arriver; mais un pas fut fait qui marque dans l'histoire de notre Marine. Résumons les documents et tâchons d'être court, bien que les détails abondent et qu'ils méritent tous qu'on en tienne compte dans une certaine mesure.

= « Je vais commander l'escadre du Ponant », écrit Du Quesne à M. Trubert à la fin d'une de ses lettres, que remplissent presque tout entières les intérêts de M. de Vivonne. (Paris, 15 janvier 1669.)

— Le 11 janvier 1669, le Roi avait envoyé l'ordre à M. d'Infreville de mettre en état les deux vaisseaux que Sa Majesté avait permis à M. de Vivonne d'armer « sous la commission du Pape », le *Saint-Joseph,* dont le capitaine était M. Étienne Jean, qui rentrait au service du Roi, et un brûlot, tous navires dont la mission était d'aller sur les côtes d'Alger, de Tunis et de Tripoli demander compte aux

corsaires de ces villes des prises faites par eux sur les marchands français au mépris des traités. L'escadre de M. de Vivonne devait rester à la mer jusqu'au mois de mai. M. de Vivonne, sur le *Comte*, se rendit d'abord à Alger, où il se fit restituer tout ce qui avait été pris, navires, hommes et argent. Le Dey et le Divan, pour que la satisfaction donnée à la France fût complète, et comme pour montrer que les choses s'étaient passées malgré eux, firent pendre trois reïs (capitaines) qui avaient indûment fait les prises.

— Du Quesne écrivait, le 8 février, de Paris, à son ami Trubert : « J'espère partir le 15 de ce mois. Si je ne passe pas au Havre, je » serai dans peu à Brest et ne m'arrêterai guère à me mettre en mer » *avec une fort petite escadre*.... Je crois que c'est *pour m'empêcher* » *de me rouiller davantage* que l'on me fait armer, s'il n'y a quelque » affaire secrète, puisqu'on me baille un brûlot. » Quatre vaisseaux seulement et un brûlot étaient désignés pour composer « la fort petite » escadre » qu'allait prendre Du Quesne ; elle était destinée à garder la côte. (M. Colbert à M. de Terron, 11 janvier 1669.) Les choses ne marchaient pas vite. Le 3 mai, l'équipage qu'on levait à Saint-Malo pour le vaisseau de Du Quesne n'était pas encore complet. (Lettre de M. René, marquis de Coëtlogon, gouverneur de Rennes.) Le 4 avril, cependant, Du Quesne, avec 400 hommes, mit le *Prince* en rade, à Brest, se proposant d'aller bientôt à la Rochelle, où devait le suivre le *Galant*, commandé par M. de Querven. Le *Trident* était moins avancé, et le commandeur de Verdille, son capitaine, était allé à Rennes pour avoir des hommes, avec l'aide de M. de Coëtlogon. (Lettre de M. de Seuil, 5 avril 1669.)

Le 10 avril, Du Quesne écrivait de Brest à M. Colbert :

« J'apprends que M. Turgot Saint-Clair doit rapporter devant vous mon affaire contre la maréchale de Foucault ; vous avez eu la bonté de donner le premier arrêt ; il vous plaira de vous en souvenir et me faire donner le définitif pour ma décharge ; vous en connoissez la justice. »

Le procès auquel ce billet fait allusion était pendant depuis longtemps entre madame Marie Fouré de Dampierre, veuve du Maréchal Louis Foucault de Saint-Germain, comte du Daugnon. Il s'agissait de certaines sommes d'argent que revendiquait la Maréchale, et qu'un premier arrêt du conseil avait reconnu n'être point dues par Du Quesne. La Maréchale avait appelé de cet arrêt, et l'affaire allait venir devant M. Colbert et ses collègues, quand le Lieutenant général se recommandait à la justice du Ministre. Dans la lettre dont

nous venons de donner le *post-scriptum,* Du Quesne, après avoir parlé de l'état de son armement, disait :

« A présent que j'ai un peu de loisir, je vais observer plus exactement les vaisseaux nouvellement construits et ceux que l'on commence. Je n'ai pas laissé, par avance, quand je me suis rencontré avec M. de Seuil et maître Laurens » (Hubac) « de leur faire remarquer des choses dont ils sont demeurés d'accord de se corriger, notamment au grand vaisseau, qui, j'espère, si j'en suis cru, sera le plus beau comme le plus grand vaisseau du monde. Je puis vous assurer, Monseigneur, que le *Royal-Duc,* la *Couronne* et le *Galant* sont d'une force et d'une liaison extraordinaires. A maître Hubac, à présent, qu'il ne travaille plus à prix fait, l'on peut assurément compter le *Galant* pour souffrir l'échouage. »

C'est-à-dire que depuis que maître Hubac ne travaille plus à prix fait, comme jadis, les vaisseaux qu'il construit sont mieux liés et plus forts, parce qu'il n'y épargne ni le temps ni la matière; et, quant au *Galant,* ses fonds sont si solides qu'il n'a rien à redouter de l'échouage dans les ports de marée. Sans doute ce vaisseau était à varangues plates, ou autrement dit à fond plat.

Du Quesne reçut une instruction qui lui enjoignait d'aller faire voir son escadre aux côtes d'Espagne et de Barbarie (14 avril). Du Quesne avait entendu parler de ce projet; il y avait fait allusion dans une lettre à M. Trubert (1[er] février) : « L'on me dit que je passerai de delà avec la pichonne » (petite, mot provençal) « escadre. Je le souhaite, s'il y a fréterye. » Comme toujours, on disait à Du Quesne de quitter Brest pour aller compléter ses vivres à la Rochelle avant de mettre à la mer; mais il avait bien le temps. Ses deux conserves étaient loin d'être prêtes ; leurs équipages ne se complétaient pas, quelque peine qu'on se donnât pour les former. Les matelots fuyaient, bien que M. de Coëtlogon et de Verdille fissent tous leurs efforts pour les contraindre « à se ranger au service ». Enfin, le 29 avril, le *Prince* et le *Galant* quittèrent Brest, et le *Trident* restait, qu'on espérait voir partir dans les dix premiers jours de mai. Le 7 de ce mois, après des calmes fâcheux, Du Quesne et M. de Querven arrivèrent à la Rochelle. Le *Galant* portait mal la voile, et si le *Prince* la portait assez bien, il devait cet avantage à ce qu'on lui avait fait un soufflage. On en était encore aux tâtonnements, et Hubac ne se rendait pas aisément aux avis qu'on lui donnait.

La campagne de Du Quesne fut sans résultat; il arriva, le 6 août, à Belle-Ile avec son escadre, après avoir fait une course au ras Blan-

chard, et visita le port Louis. Il se rendit de là à la Rochelle, puis à Brest, d'où, le 12 novembre 1669, il écrivait à M. Colbert ces lignes bien tristes :

« J'ai reçu la lettre qu'il vous a plu m'écrire du 1er novembre (1668) pleine de reproches sur deux chefs sur lesquels, Monseigneur, il vous plaira me faire la grâce d'agréer qu'avec le respect que je vous dois j'y puisse répondre. Sur le premier, je puis avec vérité vous assurer que ce n'est point le manque de vivres qui a causé la mort d'aucun des hommes de l'équipage du *Prince*, puisqu'il est connu et vérifié par les officiers de la marine qui y ont eu égard » (qui s'en sont informés et y ont regardé) « que j'ai de tous temps très-bien nourri mon équipage et mieux, et eu plus de soin des malades, qu'aucun autre capitaine. — C'est pourquoi, Monseigneur, je vous puis aussi assurer que l'indisposition de ceux qui sont morts cette année, dans le *Prince*, est entrée par *la nouvelle soldatesque de nation bretonne, naturellement mal propre,* qui se sont infectés, ayant été d'abord attaqués du mal de mer, et puis *qu'ils ne sont nullement secourables les uns aux autres.*

Ainsi, Monseigneur, je crois que cette méchante opinion que vous avez eue de moi vous a été portée tout de nouveau par quelques mauvais offices que m'ont rendus des gens à qui le peu de lumière que j'ai de la marine et l'intégrité de ma conduite font continuellement ombrage. — Quant à l'inutilité de l'armement dont il vous plaît de m'accuser, je n'ai sur cela, Monseigneur, qu'à vous supplier très-humblement d'avoir égard » (de vous reporter) « aux ordres que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser cette campagne, lesquels m'ont prescrit et réglé toutes les démarches que j'ai faites, et de considérer, s'il vous plaît, que, dans un temps de paix générale, comme il étoit, je n'ai dû faire naître au préjudice de mes ordres aucune occasion qui ait éclaté. C'est ce qui me donne un déplaisir extrême d'avoir été armé et en état de rendre service dans un temps où il ne s'est point présenté d'occasion pour cela, et que je sois assez malheureux d'apprendre de vous, Monseigneur, que le Roi est mal satisfait de moi, dont je serai le reste de ma vie inconsolable, si vous n'avez la bonté d'examiner et goûter mes justes raisons, puisque sans cela, outré de douleur que je suis, je ne pourrai que me persuader que vous désirez à l'avenir vous défaire de moi, qui ne pourrai pas surmonter le déplaisir que j'en recèlerai. Au reste, Monseigneur, je souhaite que l'expédient que vous prenez d'établir un munitionnaire général pour la fourniture des viandes de la marine soit heureux, j'en ai dit mon opinion à la Rochelle, lorsque l'on m'en a parlé la première fois, qui étoit d'établir la chose en temps de paix, en sorte que le service du Roi et votre satisfaction s'y rencontrât (*sic*) lors de la guerre, où la démarche des vaisseaux de Sa Majesté sont alors plus précises (*sic*). Je suis, etc. » (Cette pièce nous fut obligeamment communiquée, le 12 novembre 1854, par M. Laverdet, qui la mettait en vente. Au revers, de la main de M. Colbert, d'une écriture minuscule : « J'ay

receu sa lettre et que j'ai rendu compte au Roi de tout ce qu'elle contenait. » Cette note était pour le secrétaire qui devait rédiger la réponse du Ministre à Du Quesne.)

La lettre du 1er novembre à laquelle fait allusion celle du 12 qu'on vient de lire était sévère; M. Colbert disait à Du Quesne :

»... Je ne puis m'empêcher de vous dire que Sa Majesté a été mal satisfaite d'apprendre le mauvais état où se trouve votre équipage et le grand nombre de morts et l'inutilité de l'armement de votre escadre, vous avouant que rien n'a tant contribué à faire résoudre Sa Majesté à prendre un munitionnaire général pour la fourniture des vivres que l'état de votre équipage. »

Depuis quelque temps le bon vouloir de M. Colbert pour Du Quesne était mis à d'assez rudes épreuves, ses lettres en témoignent. Le Ministre écrivait au Lieutenant général, le 4 mai 1669 :

» Je dois vous avertir que le Roi a été étonné d'apprendre par les lettres de Brest que nous n'avez pas encore mis à la voile. Vous savez assez *combien le long séjour dans les ports déplait à Sa Majesté*... »

Le 14 juillet M. Colbert disait à M. de Terron :

« Je connois le sieur Du Quesne tel que vous me le dépeignez. »

Et le 23 août :

« Si M. Du Quesne continue ses difficultés, il pourra bien demeurer quelque temps sans emploi. Ce n'est pas que, comme il est assurément fort habile et des plus expérimentés capitaines que nous ayons dans notre marine, *il ne faille souffrir quelque chose de lui*. Je vais travailler à faire un traité général pour la fourniture des vivres aux vaisseaux, ce qui nous délivrera une fois pour toutes de la tyrannie de la mauvaise conduite tant dudit Du Quesne que des autres officiers de la marine.

Le 29 août, dans une lettre à M. de Terron, le Ministre disait :

» Sur ce que vous m'écrivez que le sieur Du Quesne porte un pavillon *qui paraît carré, au grand mât*, c'est ce qu'il ne faut pas souffrir. »

Du Quesne ne commandait que deux vaisseaux et une petite frégate, il n'avait donc le droit de porter aucun pavillon, à plus forte raison le pavillon carré au grand mât, qui était la marque de l'Amiral de France. Vanité !

Le 29 septembre, M. Colbert mandait à M. de Terron :

« Il est certain qu'il faut que nous ayons toujours en mer une bonne escadre de vaisseaux, de quatre, cinq ou six qui croisent depuis le détroit jusqu'au Conquet. Mais il faut prendre pour cela *un capitaine qui n'aime pas*

tant les ports que le sieur Du Quesne » (c'est-à-dire qui se hâte davantage de prendre la mer et revienne moins souvent au port).

M. de Seuil recevait à Brest une lettre écrite, le 25 octobre 1669, par M. Colbert, qui, lui parlant d'une carte qu'il avait fait lever des environs du port, ajoutait :

« Vous avez bien fait de convaincre le sieur Du Quesne de la justesse de la carte dont je vous ai envoyé trente estampes. Il faut lui laisser faire celle qu'il a en tête et ne s'en pas soucier. »

Le 25 octobre, le Ministre fâché disait à M. de Terron :

« M. Du Quesne *a fait à son ordinaire. Il ne faut pas attendre un grand service de cet homme.* »

Cependant, le 27 septembre, il avait dit à Du Quesne :

« J'approuve la pensée que vous avez de continuer l'armement de la *Dieppoise*, afin que le sieur Cauderon puisse reconnoître tous les postes, rades et endroits des côtes de Bretagne, Normandie et Picardie, qui peuvent servir de retraite aux vaisseaux du Roi, pour en dresser des cartes marines en grands points. Vous pouvez faire embarquer sur cette frégate *votre fils aîné*, pour voir faire ces observations[1]. »

— L'armement d'une flotte de quinze vaisseaux, mise sous le commandement de M. de Beaufort, avait été décidé dès les derniers jours de 1668. L'ordre fut envoyé à MM. de Terron et d'Infreville de préparer cette force navale dans le plus bref délai. M. de Terron devait envoyer à Toulon six vaisseaux; M. d'Infreville devait en armer huit. Les trois vaisseaux de M. d'Alméras, à leur retour de Constantinople, se joindraient à ces quatorze navires et compléteraient le nombre de dix-sept. Les six vaisseaux du Ponant désignés par l'Amiral étaient la *Royale*, capitaine, M. Mathurin Gabaret; la

[1] Ce passage de la lettre de M. Colbert nous autorise à croire que Du Quesne avait à son bord deux de ses fils, Henri et Abraham. Henri, l'aîné, était âgé d'environ dix-huit ans; le Roi l'avait pourvu en 1666 d'une commission d'enseigne de vaisseau qui fut renouvelée en 1668. Abraham III, qui pouvait avoir seize ans, n'avait aucun rang à bord; il apprenait son métier comme un simple mousse; ainsi avait fait son père sur le navire d'Abraham Ier. — La frégate la *Dieppoise* avait pour commandant un nommé Jacques Barbault, capitaine de flûte depuis le 6 octobre 1665, malheureux ou maladroit, qui fut cassé en 1673, pour avoir perdu l'*Éléphant*. Barbault était neveu de Du Quesne; c'est au moins ce qu'en dit une lettre de M. Colbert à M. de Seuil (25 octobre 1669.) Ce que nous savons de lui, c'est que, dans un acte du 24 avril 1676, il figure comme curateur d'Abraham Du Quesne-Monnier, et qu'il y prend les titres d'écuyer et de capitaine de vaisseau. (Minutes de Le Maître, chez M. du Fresne.) Si, en 1676, J. Barbault était capitaine d'un vaisseau, ce n'était pas d'un des vaisseaux de l'État, mais d'un navire du commerce.

Princesse, capitaine, M. de La Hillière; le *Bourbon,* capitaine, le chevalier de Bouillon; le *Fleuron,* capitaine, M. de Thurelle; le *Lys,* capitaine, le marquis de Grancey, et le *Mercœur,* capitaine, M. de Cogolin. Les vaisseaux du Levant choisis par M. d'Infreville étaient le *Monarque,* qui arborait le pavillon Amiral; le *Courtisan,* monté par M. de Martel; le *Toulon,* capitaine, M. le chevalier de Bouillé; le *Provençal,* capitaine, M. de Belle-Ile; le *Comte,* que montait M. de Vivonne, alors encore sur les côtes de Barbarie; la *Thérèse,* capitaine, M. d'Ectot; l'*Étoile,* capitaine, M. Contay d'Humières, et le *Croissant,* capitaine, le chevalier de Tourville.

Pourquoi la France préparait-elle cette grande escadre? Le Pape avait prié le Roi de prendre en pitié la situation des Vénitiens assiégés par les Turcs dans Candie, et hors d'état de se dégager de leur étreinte, si les puissances chrétiennes ne venaient pas à leur secours, et Louis XIV avait consenti à faire cette croisade. Charles IX, bien avec Sélim, en 1571, ne voulut pas que ses galères se joignissent à celles des princes chrétiens pour combattre Ali-Pacha, général de l'armée du Grand Seigneur, à Lépante; Louis XIV, qui ne voulait cependant pas se brouiller avec Mahomet IV, sultan de Constantinople, prêtait ses vaisseaux et fournissait des troupes, mettant le tout sous l'étendard du Pape, et sous le commandement du bailli Rospigliosi, neveu du Souverain Pontife. L'expédition était toute française, et diplomatiquement elle était papale; le Roi de France était censé prêter à Clément IX une flotte dont Sa Sainteté pouvait disposer selon ses besoins et ses désirs. Mahomet IV ne dut pas s'y tromper; mais comment aurait-il pu ne pas le souffrir? Sa flotte était faible, comparée à celle de France, et il ne voulait pas l'exposer à une défaite qui eût été sa perte complète. Dans l'instruction donnée à M. de Beaufort on lit :

« Ledit sieur duc est informé que ladite armée est destinée pour le secours de Candie et que Sa Majesté ne voulant point déclarer ouvertement la guerre au Grand Seigneur, Elle a résolu qu'elle agiroit sous le nom du Pape... En cas que Sa Sainteté envoie des vaisseaux (ronds) pour le même secours, Sa Majesté est persuadée qu'elle fera porter le pavillon de la Sainte Église sur le principal, et en ce cas, Sa Majesté désire que ledit duc porte le second pavillon qui sera celui de Sa Sainteté » (au mât de misaine) « et qu'il obéisse et prenne les ordres de celui qui sera établi par Elle (Sa Sainteté) général de l'armée. »

M. de Beaufort devait faire de même, quant au pavillon, dans le

cas où le Pape n'enverrait que des galères à Candie. On lui recommandait d'agir en toutes choses de concert avec le duc de Navailles, commandant des troupes françaises, et de « garder ensemble une parfaite union et correspondance ». (30 mars 1669, Archives de la Marine, Ordres du Roi, fol. 13 [1].)

Le Roi écrivait à M. d'Alméras, le 15 avril :

« Sa Sainteté a donné à mon cousin le duc de Beaufort le commandement des vaisseaux et galères mis en mer dans mon royaume pour le secours de Candie. » (Archives de la Marine, Ordres du Roi, fol. 35.)

Le même jour, le Roi envoie à M. de Martel, Lieutenant général, une commission pour commander les galères « en cas d'absence, maladie ou autre empêchement de MM. de Beaufort et de Vivonne, pendant la campagne ». En même temps M. Brodard est nommé Commissaire général de l'armée navale « mise en mer en Provence *sous le* » *nom et à l'instante prière du Pape*, pour le secours de Candie ». L'instruction envoyée au Commissaire général lui ordonne de passer, avant le départ, la revue de tous les vaisseaux, en prenant toutes les précautions nécessaires pour empêcher que « *les capitaines ne se prêtent réciproquement partie de leurs hommes* ». Cette fraude était donc ordinaire ! Oh ! des gentilshommes !

— Mais pendant que la flotte complète son armement, voyons ce qui se passe « à la Cour » touchant les affaires et l'organisation de la marine. Deux faits importants regardent les personnes. M. du Plessis de Guénegaud s'étant démis de sa charge de Secrétaire d'État, le Rôi permet à M. Colbert de l'acheter et la taxe au prix de 700,000 livres. [M. Colbert ne la paya que 600,000 livres à M. de Guénegaud, selon une lettre recueillie par l'abbé de Dangeau. (Bibl. Nationale, Ms., Lettre à Dangeau, 1708-1725, p. 198 v°.)] M. Colbert, dans une lettre circulaire à MM. d'Infreville, de Terron et Arnoul, dit à ces agents : « Sa Majesté a estimé à propos de faire » quelque changement dans les départements de la charge dont M. de » Lionne est pourvu et de la mienne. La marine, les galères et ce

[1] Le « pouvoir de Lieutenant général sur le corps destiné pour le secours de Candie, pour M. le duc de Navailles », est du 1er avril 1669. Il est aux Vieilles Archives de la Guerre, volume 238, et commence par cette phrase : « Notre Saint-Père le Pape nous ayant fait faire de grandes instances de *l'assister* d'un corps de troupes pour le secours de la ville de Candie, assiégée depuis longtemps par les armes du Turc, et étant bien aise de contribuer au succès d'un dessein si généreux et si utile à la Chrétienté, nous avons, etc. »

» qui en dépend, le commerce, les manufactures et les colonies » étrangères m'étant tombés en partage, j'ai jugé qu'il était bon de » vous en donner moi-même promptement avis. » (Lettre du 7 mars 1669.)

Le 3 mars, M. le Maréchal de Créqui s'étant démis de sa charge de Capitaine général des galères, en faveur de M. le comte de Vivonne qui l'achetait, le Roi en pourvoit celui-ci, de qui le père, M. le duc de Mortemart, venait d'être nommé gouverneur de Paris, emploi important dont les revenus donnaient à ce duc de quoi s'acquitter envers le Maréchal de Créqui. (Lettre de M. Colbert à M. Arnoul.) Du Quesne avait écrit, le 18 janvier, à M. Trubert :

« Vous me dites ce qui ne me paroît pas du sentiment de M. de Mortemart sur la négociation où je travaille, pour cette charge des galères, à moins que le Roi n'y fasse une grande partie. Je l'ai vu chez lui, il n'y a que trois jours; depuis il a été fait gouverneur de Paris, ce qui m'oblige de le revoir encore demain. »

La nouvelle situation de M. de Vivonne explique comment, en vertu d'un pouvoir qui lui fut donné, le 4 août 1669, il devait commander les galères après M. de Beaufort, général des marines à voiles et à rames, et comment en son absence et celle de l'Amiral, les galères seraient commandées par M. de Martel, qui n'était pas cependant du corps des galères, mais qui était Lieutenant général de l'armée navale et le premier officier après M. de Beaufort. Le comte de Vivonne, retenu dans la Méditerranée par les nécessités de la campagne, ne prêta entre les mains du Roi le serment exigé pour la charge de « Général des galères, Lieutenant général des mers » du Levant », que le 19 février 1670, selon une note écrite sur le repli des provisions, signées : Louis et Colbert (Arch. de la Marine), et le 28 janvier 1670, suivant la *Gazette de France*, du 1er février. La *Gazette* doit avoir raison; la note du repli, d'une écriture qui n'est point celle des provisions et paraît plus moderne, est certainement fautive. Le rédacteur de la *Gazette* recevait des bureaux de M. Colbert toutes les nouvelles officielles; il dut mentionner le serment de M. de Vivonne à sa date précise.

Le 27 mars 1669, M. Colbert fit approuver par le Roi un Règlement « sur l'entretènement des officiers de la marine ». Par cet acte, Louis XIV décidait qu'à l'avenir seraient toujours entretenus au service de la flotte soixante capitaines de vaisseau, soixante lieutenants, soixante enseignes et vingt capitaines de brûlots. A ce moment-là,

trente et un officiers de chacun de ces grades étaient en activité sur les vaisseaux; vingt-neuf capitaines et autant de lieutenants et d'enseignes allaient donc être ajoutés à la liste, tous ayant déjà servi sur les bâtiments de guerre dans leurs grades. Une condition était mise à leur entretien, ils devaient monter sur les vaisseaux comme capitaines, lieutenants et enseignes en second, quand cela leur serait ordonné, et ils recevraient par an, les capitaines, 1800 livres, les lieutenants, 1000 livres, et les enseignes, 600. Au commencement de chaque année, l'état des officiers appelés à commander ou à servir en sous-ordre sur les vaisseaux devait être publié, afin que chacun connût sa situation dans l'armée navale. Un second Règlement (15 avril 1669) voulut que « les capitaines, lieutenants et enseignes qui ne » seraient « pas en pied sur les vaisseaux, mais seconds ou surnuméraires, obéissent aux capitaines, lieutenants ou enseignes en titre, ne commandant qu'en l'absence des officiers titulaires, sans qu'ils » pussent « exciper de leur ancienneté ». Ce règlement donnait en partie satisfaction au désir exprimé le 28 janvier 1668 par les quinze capitaines rassemblés chez Du Quesne par l'ordre de M. de Beaufort. (Voyez ci-dessus, p. 536.) Le but des règlements dont nous venons d'abréger les prescriptions était de donner aux cent quatre-vingts officiers de vaisseau inscrits sur l'état de payement le moyen de naviguer le plus souvent possible pour s'instruire mieux des choses du métier.

— Le chapitre des constructions était un de ceux auxquels M. Colbert donnait l'attention la plus continue. Si, sur ce point, il avait une grande confiance aux lumières de Du Quesne, il n'avait pas le même sentiment à l'égard de celles qu'avait acquises le duc de Beaufort. En voici la preuve dans une lettre à M. de Terron, 5 mai 1669 :

« Vous ne devez point vous arrêter à tout *ce que vous écrit M. l'Amiral sur la construction des vaisseaux*. Suivez exactement les devis que vous avez faits, et prenez bien garde d'éviter que la première batterie » (la batterie basse) « soit ou trop basse ou trop haute, car c'est, selon moi, ce qu'il y a de plus difficile et à quoi il faut le plus donner d'application. Pour ce qui est des vaisseaux qui seront bâtis en Levant, *M. l'Amiral pourra les faire bâtir à sa mode.* »

Le 31 mai, M. Colbert disait à l'intendant de Rochefort :

« A l'égard du *rasement* du troisième pont de la *Sophie*, c'est à vous de bien examiner avec les officiers du port ce qui est à faire sur le sujet des constructions et radoubs; car, *comme vous connoissez l'esprit de M. de*

Beaufort, qui n'approuve jamais ce qu'il n'a pas fait ou ordonné, il est bon de prendre cette précaution, pour faire voir que vous ne faites rien que sur les avis des officiers de marine. Cependant, je vous dirai sur les constructions que le sieur Du Quesne me confirme par ses dernières lettres la même chose que M. de Beaufort m'a dite autrefois, que tous les vaisseaux d'Hubac (Laurent) auront besoin d'un soufflage, s'il ne change sa manière de bâtir. Donnez ordre promptement qu'il ne retombe plus dans les mêmes fautes. »

Il paraîtra assez singulier que M. Colbert laissât à M. de Beaufort le droit d'influer sur les constructions qui s'exécutaient à Toulon, quand il repoussait cette influence en ce qui était des constructions de Brest et de Rochefort. Le ministre ne pouvait pas lutter en tout et pour tout contre l'Amiral, dont la situation était grande, à qui sa charge donnait des droits, et qui n'étant pas d'ailleurs d'un caractère facile, s'irritait promptement des résistances.

Et puis, pour le seconder, M. Colbert n'avait pas dans le vieux Infreville un homme osant faire à M. de Beaufort des observations sérieuses, osant même lui désobéir. M. de Terron était un agent plus ferme ; il savait résister et, au besoin, passer outre à des ordres donnés mal à propos. Parent du Ministre, il était fortement appuyé auprès du Roi. M. d'Infreville se sentait moins solide et redoutait plus de déplaire à l'Amiral. M. d'Infreville faisait souvent des remarques justes qui n'étaient pas toujours goûtées. Ce n'était pas au duc de Beaufort qu'il les soumettait, mais au Ministre, et celui-ci, sans lui donner tort, ne lui donnait pas tout à fait raison. Ainsi arriva-t-il à propos de la lenteur qu'apportaient les sculpteurs à terminer la décoration du *Monarque,* du *Royal Louis* et du *Dauphin Royal,* et de la dépense que causerait cette décoration. M. Colbert, économe cependant, mais voulant plaire au Roi, chez qui le faste était un goût dominant, on pourrait dire naturel, disait, le 19 juillet 1669, à M. d'Infreville :

« Je conviens que les ouvrages de sculpture des trois grands vaisseaux bâtis en dernier lieu à Toulon consomment beaucoup de temps ; mais vous m'avouerez vous-même qu'il n'y a rien qui frappe tant les yeux ni qui marque tant la magnificence du Roi que de les bien orner, comme les plus beaux qui ayent encore paru à la mer, et qu'il est de sa gloire de surpasser en ce point les autres nations qui jusqu'ici se sont appliquées à la marine. Vous ne serez plus en peine à l'avenir de retrancher ces sortes d'ouvrages, vu que vous ne devez plus faire bâtir que des vaisseaux de 50 pièces de canon et de six à sept cents tonneaux, auxquels il faut peu

d'ornements. La principale chose à laquelle vous devez maintenant vous appliquer est de finir le *Royal Louis* et le *Dauphin Royal* en trois ou quatre mois. »

— Revenons maintenant à la flotte ou escadre qui allait porter à Candie les troupes destinées à secourir cette ville. Le 27 janvier 1669, le duc de Beaufort avait averti MM. de Thurelle, de Grancey et de Cogolin, que le Roi les avait choisis « pour passer au Levant avec leurs vaisseaux; il leur ordonnait, en conséquence, de se rendre promptement à la Rochelle pour prendre leurs vivres, et d'appareiller pour se rendre à Toulon. M. de Thurelle et ses compagnons firent de leur mieux, mais ce ne fut que le 1er mai qu'ils arrivèrent en Provence. La tempête avait mis en péril le *Fleuron,* le *Lys* et le *Mercœur,* une tempête « à tout rompre », selon l'expression de M. de Thurelle, qui cassa deux de ses mâts, quand M. de Grancey (le *Lys*) vit se rompre son mât de beaupré. M. Mathurin Gabaret qui, à la Rochelle, préparait l'armement des six vaisseaux de son escadre au milieu du mois de février, arriva le 6 mai à Toulon. (Lettre de lui, 8 mai 1669.) Le 28 février, M. de Beaufort partit en poste de Paris, allant surveiller et hâter l'armement de la flotte et l'embarquement des troupes de M. de Navailles, dont le mouvement commença le 7 mars, selon le Journal d'Olivier d'Ormesson. Cinq mille hommes prirent la route de Provence, allant aux navires qui les devaient mettre en présence des Turcs. M. de Beaufort avait aussi à presser maître Rodolphe sur le fait de la construction de cinq vaisseaux, dont le 1er février M. Colbert avait envoyé les noms à M. d'Infreville. Le vaisseau de 80 canons recevait le nom de *Sceptre,* celui de 70 s'appellerait la *Royale Thérèse,* un autre de 70, la *Madame,* et les deux de 50, le *Rubis* et le *Joli.*

Le 5 avril, l'Amiral annonça à M. Colbert l'arrivée d'un courrier de Rome au Vice-Légat d'Avignon apportant tous les ordres du Saint-Siége pour lui :

« Me voilà par ce moyen, dit-il au Secrétaire d'État de la marine, entièrement engagé à ce voyage de Candie. Je souhaiterois bien le faire avec honneur pour mon maître et avantage pour la religion. Je ferai tous mes efforts pour paroître » (pour bien représenter). « Je vous supplie, Monsieur, de prier Sa Majesté pour moi de vouloir un peu m'aider de sa libéralité pour en venir mieux à bout. Les dépenses de ce voyage seront grandes, c'est assez vous dire. »

Parmi les dépenses auxquelles avait à pourvoir l'Amiral, et pour

lesquelles il faisait appel à la « libéralité du Roi », était le tendelet qui devait recouvrir la poupe de son canot. On va voir que ce n'était pas une petite affaire :

« ... Nous avons commencé d'entrer en dépense pour le tendelet de Son Altesse, qu'il a lui-même réglée, et *qui montera à la somme de dix mille livres,* à quoi je n'emploierai que les quatre mille livres que le Roi m'ordonne, Son Altesse étant résolue de fournir au reste, se promettant que Sa Majesté l'en fera rembourser. » (Infreville, 9 avril 1669.)

Dix mille livres pour la petite tente de parade du canot Amiral! Que dut penser et dire M. Colbert de cette folie? Il dut gémir, mais il fallait que le commandant de la flotte française « parût » et ne fût point éclipsé par le Général des galères du Pape et le commandant des navires de Venise; il y allait de « la gloire » du Roi, comme dans la décoration des grands vaisseaux qui devait « frapper les » yeux » et « marquer la magnificence de Sa Majesté ». Parmi les choses que Clément IX avait envoyées à M. de Beaufort était l'étendard de l'Église, destiné à flotter en tête du mât du Vaisseau Amiral, et que devaient porter les autres vaisseaux au bâton de pavillon. Quant à l'étendard des galères, — l'image du Christ en croix, — le Pape désirait que la galère Réale seule portât « le Crucifix, l'étendard de » la Chrétienté ». M. de Vivonne mettrait à l'espale de sa galère l'étendard de la capitane du Pape, comme commandant de toutes les galères, après le bailli Rospigliosi. Au moment où le premier consul de la ville d'Avignon remettait à M. de Beaufort l'étendard, le bref de Sa Sainteté et « un beau chapelet et des médailles » offerts à l'Amiral par Sa Sainteté, M. de Vivonne, revenant d'Alger, mouillait sur la rade de Toulon. C'était le jeudi 12 avril. (Lettres de M. de Beaufort, Marseille, 14 et 15 avril 1669.) « Le Roi a eu la bonté », disait l'Amiral au Ministre, le 15 avril, « de m'accorder quelque » gratification, les autres campagnes, pour m'aider à soutenir la » dépense que je suis obligé de faire et remplacer les quarante mille » livres de rente que j'ai perdues sur les galères de Provence; en » ayant plus besoin cette année que les autres, j'espère que vous » voudrez bien me la procurer avec *les deux années d'appointements de* » *Vice-Amiral.* » Cette insistance se comprend, quand on sait que le Roi venait d'accorder des gratifications à un grand nombre d'officiers. Les appointements de Vice-Amiral étaient dus à M. de Beaufort depuis la mort de M. de Nuchèzes. Détail curieux ; nous dirons plus loin comment il était arrivé que l'Amiral héritait du Vice-Amiral.

Les vaisseaux que ramenait M. de Vivonne et ceux qui revenaient de Candie, où ils avaient porté les officiers réformés que M. le duc de La Feuillade avait libéralement emmenés, au nombre de trois cents environ, — action généreuse, assurément — ces vaisseaux furent désarmés, mais remis, la plupart du moins, en état de faire la campagne. Les embarras se multipliaient dans l'embarquement des troupes de M. de Navailles : « Il se trouve plus de mille » personnes en valets et autres gens que le nombre de six mille cinq » hommes portés par la lettre de cachet de Sa Majesté, du 22e du » passé[1], » disait M. de Beaufort en demandant à M. Colbert ce que devaient faire les capitaines des vaisseaux pour ce surcroît de passagers (23 avril 1669). Toutes les armées étaient suivies de non-combattants en grand nombre, et ce fâcheux usage a toujours persisté, quoi qu'aient ordonné les souverains pour le détruire. A la Cour on avait pensé que M. de Beaufort devait, avec la marine, faire le débarquement des troupes et rester à bord des vaisseaux, afin d'éviter de donner quelque jalousie à M. de Navailles. L'Amiral apprit cela, et, à ce sujet, adressa à M. Colbert une lettre où nous lisons :

« Pour ce qui est de moi, Monsieur, je n'ai jamais eu la pensée de mettre pied à terre qu'avec les troupes de la marine, laissant les vaisseaux en sûreté. Je le demandai au Roi de bouche, de cette manière, et il me l'avoit permis, l'assurant d'une bonne intelligence entre M. de Navailles et moi. Chacun faisant son fait et fort d'accord, les actions en auroient été plus sûres et avec plus d'éclat. Même je me hasardai de dire à Sa Majesté que je croyois n'être pas inutile en telle rencontre où la qualité et la fierté n'étoient pas inutiles, ce qui est fort considéré dans le Levant. De plus, j'oserois dire que les troupes de terre ne seroient pas fâchées de me voir à leur côté pour les seconder ou soutenir ; et s'il faut, comme il y a apparence, que toutes les nations qui composent l'armée navale, lesquelles me doivent obéir, mettent des gens » (des matelots ou des soldats de marine) « à terre, sûrement ils ne reconnoîtroient pas M. de Navailles, ce qui feroit un grand désordre. » (Cette considération était d'importance.) « Et si M. Rospigliosi m'ordonnoit de descendre pour commander ce détachement, faudroit-il que je le refusasse, et ne seroit-ce pas une honte pour moi, qui d'ailleurs n'ai guères accoutumé de *garder les manteaux*... Autrement,

[1] M. de Navailles écrivait à M. Le Tellier, le 2 juin 1669 : « Il est véritable que nous avons, soldats et officiers, 5,800 hommes, gens de service, sans compter tambours, valets et gens inutiles... Les soldats ne sont pas bien vêtus ; deux ou trois cents juste-au-corps nous seroient d'un bien grand secours. » (Vieilles Archives de la Guerre.)

restant à Standie, c'est, à bonnement parler, *être au mont Pagnote,* et cela me sera d'une dure fatigue à essuyer. » (Standia est la petite île voisine de Candie, où la flotte devait mouiller après les troupes débarquées. Quant au « mont Pagnotte », c'était la montagne où se retiraient les poltrons, suivant un dire italien. En italien, *Pagnotta* a la signification de couard, de poltron.)

M. de Beaufort désirait que M. le bailli Rospigliosi lui donnât de l'Altesse, et l'on était en négociation avec Rome sur cette affaire. « Il n'y a misérable à qui on ne donne celui d'Excellence, » disait-il; « Sa Majesté y aura tel égard qu'elle voudra, cette qualité me touchant cent fois moins que l'envie de me signaler. Je mépriseray tout, hors les occasions de m'illustrer. Quoique j'en aie vu quelques-unes, je serois bien marri d'être las d'en voir. » Et plus loin : « Jamais M. de Navailles ne se peut formaliser que je commande des troupes qui sont sous ma charge, lesquelles, moi n'y étant pas, lui obéiroient volontiers. En ces affaires-ci, encore une fois, il est bon d'intéresser fortement la mer et la terre ensemble... De l'Altesse et du reste, je m'en moque. » L'Amiral gagna son procès si chaudement plaidé par lui dans cette lettre d'un bon et franc caractère, et pleine d'ailleurs de raison.

La flotte à voiles était composée de seize vaisseaux de guerre, dix brûlots, quelques petits navires et bâtiments de charge appartenant au Roi, et seize navires marchands, nolisés pour la campagne. Les galères, sous M. de Vivonne, étaient au nombre de treize; les navires à rames comptaient de plus trois galiotes. M. de Vivonne avait promis que ses galères arriveraient à Candie aussitôt que les vaisseaux (M. Letellier à M. de Navailles, 30 mai; Archives de la Guerre, vol. 233). Il prit naturellement les devants, ses navires devant aller beaucoup moins vite que les bâtiments à voiles. Il portait, embarqués du 18 mai, les régiments d'Espagny, de la Fère et de Château-Thierry. Il n'arriva que le 6 juillet, en même temps que les sept galères du Pape et sept de Malte. Aucune du Roi d'Espagne ni du duc de Toscane ne vint rejoindre l'armée catholique. M. de Vivonne n'avait pu tenir sa promesse. La flotte de M. de Beaufort l'avait précédé d'un mois; elle avait mouillé devant la ville, le 19 juin, étant partie le 5, avec un vent favorable. L'Amiral et M. de Navailles s'étaient embarqués le 4 juin. (Le duc de Vendôme à M. de Louvois.)

L'armée navale avait été partagée en trois escadres; à sa tête marchait le *Monarque,* monté par M. de Beaufort et commandé par

MM. Forant et le chevalier de La Fayette. Le vaisseau Vice-Amiral était le *Courtisan,* monté par le marquis de Martel. M. Mathurin Gabaret[1] commandait la *Princesse,* vaisseau Contre-Amiral. Venaient ensuite le *Fleuron,* capitaine, M. de Thurelle-Thiballier; la *Thérèse,* capitaine, M. d'Ectot; le *Toulon,* capitaine, M. de Belle-Ile; le *Bourbon,* capitaine, le chevalier de Bouillon; le *Comte,* capitaine, M. de Kerjean; le *Provençal,* capitaine, le chevalier de Bouillé; la *Royale,* capitaine, le commandeur de La Hillière; le *Lys,* capitaine, le marquis de Grancey; la *Sirène,* capitaine, M. de Cogolin; le *Dunkerquois,* capitaine, M. de Languillet; le *Croissant,* capitaine, le chevalier de Tourville; le *Soleil d'Afrique,* capitaine, M. de Saint-Aubin d'Infreville; l'*Écureuil,* capitaine, le chevalier de Beaumont. (Archives de la Guerre, vol. 238, et Archives de la Marine.)

La flotte fit bonne route; le 17 juin, elle rencontra quatorze bâtiments vénitiens qui portaient des chevaux pour l'armée et qui se joignirent à elle. Le 19, nous l'avons dit, elle jeta l'ancre devant la fosse de Candie; il était quatre heures du soir. Aussitôt l'Amiral et M. de Navailles, que suivaient MM. Le Bret et Colbert[2], Maréchaux de camp, M. Forant, le premier capitaine du vaisseau Amiral et quelques autres officiers supérieurs, s'embarquèrent dans les chaloupes pour aller visiter et reconnaître sur le rivage les postes des ennemis. A ce moment une embarcation, portant les couleurs de Venise, sortait du port. Elle était montée par M. de Castellan, parent de celui qui, dans l'armée, avait le grade de Brigadier. Il était depuis dix-huit mois à Candie, ingénieur attaché à la défense du bastion de la Sablonnière. Il était envoyé par le Capitaine général des Vénitiens, le célèbre Francesco Morosini, pour saluer, complimenter et remercier de leur venue MM. de Beaufort et de Navailles. La peinture qu'il fit de l'état de la place et du moral affaibli de la garnison fit comprendre aux généraux français qu'il fallait se hâter.

La nuit même, M. de Navailles pénétra dans la ville, ayant laissé

[1] Disons en passant qu'il signait : Gabaret

[2] Alexandre Le Bret, Maréchal de camp par brevet du 20 octobre 1665. — Édouard-François Colbert de Vandière, comte de Maulévrier, Maréchal de camp par brevet du 2 avril 1669. Il était frère du ministre, et fut fait Lieutenant général le 25 février 1676. Il mourut le 31 mai 1695.

à l'Amiral le soin de veiller au débarquement des troupes. Il la trouva dépourvue, découragée, mal armée et mal défendue. Les troupes étant à terre, le conseil décida qu'on attaquerait les Turcs pendant la nuit, dans leurs retranchements de la Sablonnière. M. de Navailles devait sortir de la ville avec ses soldats. M. de Beaufort voulait venir à lui du rivage, avec 1,200 hommes des vaisseaux. L'Amiral envoya M. le baron de Saint-Marc au duc de Navailles lui faire part de sa résolution. « Le duc représenta à M. de Saint-Marc que *M. l'Amiral se commettoit beaucoup pour un homme de sa qualité et de son rang*, et le pria avec instance de s'employer à l'en dissuader, lui faisant comprendre de quelle considération et de quelle utilité étoit sa personne au service du Roi, et particulièrement au bien de l'entreprise qu'ils avoient entre les mains. » (Relation de M. de La Croix, Intendant général de l'armée. Archives de la Guerre, vol. 238.) M. de Navailles sortit avec sa troupe dans le plus grand silence, et fit faire des ouvertures pour sortir du fossé. Une d'elles pouvait donner passage à cinq cents hommes de la marine qui iraient attaquer la tête de la tranchée.

Le mouvement s'exécuta comme il avait été concerté. Le corps de la marine était divisé en quatre bataillons de trois cents hommes chacun, formés des compagnies tirées de chacun des vaisseaux et commandés par les officiers de ces navires.

Tout va bien d'abord, quoique les Vénitiens mettent peu d'entrain à leur action. Le succès grandit de moment en moment, les Turcs chassés, ralliés, dispersés encore, fuient leurs postes conquis. Soudain, un bruit effroyable se fait entendre; des barils de poudre, placés dans une batterie occupée par les soldats qui viennent de s'en rendre maîtres, prennent feu, les bombes et les grenades qui sont là entassés éclatent et jettent la terreur partout. On croit que c'est un fourneau auquel on a mis le feu; on s'imagine que le terrain est miné, et rien ne peut retenir la troupe. Les soldats de marine, dont trois cents seulement se sont engagés dans la lutte, et de loin, nous devons le dire, bien qu'il nous en coûte, sont pris d'un effroi que ne peuvent calmer l'Amiral et M. Colbert de Maulevrier, qui lui sert de Maréchal de camp. Abandonné ainsi, désolé, furieux, ne pouvant pas supporter un déshonneur qui rejaillit sur lui, M. de Beaufort se joint à M. de Navailles, et avec quelques mousquetaires du Roi charge les Turcs et tombe, mais si loin des soldats qu'il a devancés, qu'entre l'ennemi et lui, une bande a pu trouver place pour

faire tête à ceux qui suivaient l'Amiral. Le combat cesse enfin, glorieux d'abord pour les Français, et sans profit pour les Vénitiens, qui s'abandonnaient eux-mêmes quand les nôtres se faisaient blesser ou tuer pour eux.

On resta quelque temps à Candie, croyant rétablir les affaires. On canonna le camp des ennemis, espérant profiter de la terreur que leur inspirerait cette attaque exécutée par tous les vaisseaux de France, quelques-uns de Venise, les galères françaises, celles de Sa Sainteté, celles de Malte, six galions et deux galères vénitiennes. Cette force navale, venue en bon ordre de Standia où elle était au mouillage, se plaça à demi-portée de canon, les vaisseaux ronds présentant le travers, les navires à rames présentant l'éperon aux batteries turques. Le feu, d'un grand effet, tua beaucoup de Turcs; il n'en fallut pas moins abandonner Candie, un peu plus tard. Pendant la canonnade, le vaisseau de M. d'Ectot, la *Thérèse*, sauta, incendié, non par les bombes turques, mais par la négligence de quelqu'un de son équipage. Le *Monarque* et la galère du général furent couverts des débris de ce navire, sur lequel M. de Navailles avait pris passage. Le duc y perdit son argent, une partie de son argenterie, ses bijoux et jusqu'à son collier de l'ordre. M. d'Ectot périt avec son équipage, duquel il se sauva seulement deux ou trois hommes. L'armée, qui avait perdu 1,300 hommes et avait outre cela 1,500 blessés, se rembarqua, alors qu'à Toulon se préparait une escadre destinée à porter un nouveau secours à Candie, sous les ordres du Maréchal de Bellefonds, résolution qui n'eut point d'effet. L'embarquement pour le retour en Provence commença le 20 août, et M. Le Bret, avec les 4,500 hommes qu'on ramenait sur les bâtiments de la flotte, dont M. de Vivonne avait pris le commandement, suivant les ordres du Roi, M. de Bret rentra à Toulon le 20 septembre. Les Vénitiens avaient obtenu des Turcs, le 5 septembre 1669, une capitulation, qui se changea plus tard en une position plus pénible pour l'orgueil de Venise. Le vaisseau le *Lys*, qui rapportait M. de Navailles et M. de La Croix, et le vaisseau le *Dunkerquois*, qu'un coup de vent avait séparés de l'armée, n'arrivèrent que le 4 octobre. (Lettres de M. Le Bret, 30 septembre, et de M. de Navailles, 5 octobre 1669; Vieilles Archives de la Guerre.) L'Intendant des troupes, M. de La Croix, était mort pendant la traversée, « d'un transport au cerveau ».

M. de Louvois, répondant à M. de Navailles, qui, dans une

lettre au Roi, du 5 octobre, avait parlé à cœur ouvert de la conduite des Vénitiens, lui disait, le 31 octobre :

« Sa Majesté trouve bon que vous donniez au public une relation de tout ce qui s'est fait en Candie, qui justifie le peu qu'il a paru dans le monde que ses troupes ont fait pour la délivrance de la place et la résolution que l'on a prise de les rembarquer. Elle souhaite seulement qu'en en rejetant la faute sur les Vénitiens, comme vous ne pouvez pas vous empêcher de le faire, *vous épargniez la République, tant que faire se pourra*, faisant voir que les manquements de leur parole sont plutôt du peu de moyens qu'ils avoient de les tenir que d'aucune mauvaise volonté. En tout cas, il faut que cette relation soit construite de manière qu'il ne semble point qu'elle ait été faite par permission du Roi et qu'elle paroisse si promptement que l'on ne croye pas que vous ayez eu le temps d'apprendre ses sentiments sur ce qu'elle contiendra... Elle trouve bon cependant que vous partiez de Toulon aussitôt que votre santé vous le permettra pour vous rendre à Bourbon, si vous avez besoin des eaux, et ensuite près de Sa Majesté. »

M. de Navailles revenait de Candie perclus de douleurs et fort souffrant; il n'alla point aux eaux de Bourbon-l'Archambault, mais à Boular, en Berry, « où j'attendrai », écrivait-il d'Avignon, le 27 octobre, « les événements de toutes choses avec plus de tranquillité » qu'il me sera possible. » (Vieilles Arch. de la Guerre, vol. 238 [1].)

Et le pauvre M. de Beaufort? Tout le monde sait que son corps ne fut pas retrouvé parmi les morts, et que longtemps en France on ignora s'il avait été fait prisonnier ou s'il avait été tué dans la journée fatale du 25 juin 1669 [2]. M. Henri Martin (*Histoire de France*, t. XV, p. 276) dit :

« Beaufort, qui était descendu de ses vaisseaux pour prendre part » au combat, en *aventurier* plus qu'en Amiral, disparut dans la » mêlée. » En aventurier! Mais non, en Général qui donne l'exemple à ses gens, et qui sait qu'il faut enlever la troupe dans une action décisive. M. de Navailles chargeait de son côté, en commandant en

[1] Une *Relation de Candie* (par M. de *Navailles*), manuscrit in-4°, existe à la Bibliothèque du Dépôt de la Marine, qui possède aussi l'*Historia della guerra di Candia*, par Andrea Valerio (Venetia, 1674), abrégé sans intérêt. — Sur le siége de Candie, on peut consulter les Mémoires de M. le marquis de Ville au Levant, par François-Savinien d'Alquié, dédiés à Corneille Tromp (1671, in-12). — Dans les Mémoires du duc de Navailles et de La Valette, Pair et Maréchal de France (Amsterdam, 1701), le quatrième livre contient le récit de l'affaire de Candie. La Bibliothèque du Dépôt de la Guerre possède de ce livre un exemplaire sous la cote A. 2 — C. 49.

[2] Le doute, malgré toutes les apparences, persistait encore dans le public, sinon à

chef et non en aventurier, plus heureux que le duc de Beaufort, car il était suivi, lui, tandis que l'Amiral était à peu près abandonné...

Singulière chose que l'esprit français! Louis XIV, quand ses troupes passeront à gué le Rhin, au Toll-Huis (12 juin 1672), ne lancera pas à l'eau son cheval, et attendra qu'un pont de bateaux lui permette de traverser le fleuve; Boileau dira alors du Roi :

Se plaint de sa grandeur qui l'attache au rivage,

et l'on n'aura pas assez de railleries pour ce souverain qui ne s'est pas jeté en *aventurier* dans l'eau où périt M. Beautru de Nogent avec quelques soldats de la cavalerie; et puis, si un Prince, un des grands officiers de la Couronne, l'Amiral de France, fait le devoir d'un soldat héroïque, se précipite dans un groupe de combattants pour donner ou recevoir la mort, on le traitera d'aventurier et l'on trouvera ridicule que l'Amiral n'ait pas gardé son rang! M. de Navailles avait fait supplier M. de Beaufort de renoncer au projet de charger à la tête de la marine, mais l'Amiral avait écrit à M. Colbert, on l'a vu, qu'il n'avait pas l'habitude de « garder les manteaux ». Il ne les garda pas, le Roi les garda, et tous deux sont moqués!

L'historien ajoute : « La marine française n'y perdit pas beaucoup. Beaufort n'avait que le courage d'un soldat, et son entêtement et son mauvais caractère avaient plus d'une fois compromis le sort des expéditions qui lui étaient confiées. » Sans doute, M. de Beaufort ne fut pas un grand marin; mais il mérite d'être traité avec plus d'égards. Il aimait la mer et ses dangers; il avait le cœur au métier, et de tous les Amiraux de France, princes ou autres grands personnages que le hasard ou les convenances politiques mirent à la tête du corps, il fut un de ceux qui naviguèrent le plus et assistèrent aux plus nombreuses campagnes de guerre. Et quant à dire

la Cour, en août 1673, car le 2 de ce mois Robinet, dans une de ses lettres rimées au Duc d'Orléans, disait à ce Prince :

Comme, sans fin, on ressuscite
Et retire du noir Cocyte
Feu Monsieur le Duc de Beaufort,
Depuis un an vivant et mort,
Le bruit court encor que la Barque
Où chacun au vieux nautonnier
Pour passer paye le denier.....
On dit qu'un quidam le fait voir
Ici, dans un vaste miroir,
Se faisant passer d'une playe...., etc.

Après cela, Robinet conclut à la mort de l'Amiral.

que « son entêtement et son mauvais caractère compromirent plus » d'une fois le sort des expéditions qui lui furent confiées », nous tenons pour très-injuste un tel reproche. Nous ne connaissons aucune expédition que son entêtement ait fait manquer. Ce ne fut pas sa faute si Candie ne réussit pas. S'il ne parvint pas, en 1666, à rejoindre l'armée hollandaise, son entêtement n'y fut pour rien, nous l'avons suffisamment démontré. Son caractère n'était point facile, cela est vrai ; il n'aimait pas la contradiction sur certains points, et les Intendants le lui reprochaient, mais aucun n'a dit que ce caractère ait eu une fâcheuse influence sur les affaires de la marine. Amiral, il avait pris au sérieux sa charge et se croyait en droit de vouloir ; s'il avait « compromis » le sort d'une expédition à lui confiée, le Roi lui aurait interdit certainement le commandement des armées navales et l'aurait laissé à la Cour, Amiral, donnant son attache aux nominations faites par Sa Majesté, mais ne montant pas sur les vaisseaux. Voltaire, réservé, et qui d'un mot aurait pu juger M. de Beaufort, se contenta de dire : « Le duc de Beaufort périt dans une sortie. »

François de Vendôme, duc de Beaufort, était grand et fort ; on a de lui des portraits gravés qui nous le font voir ainsi et justifient ces lignes de la *Muse historique* de J. Loret :

On donne à Monsieur de Beaufort,
Ce duc si haut, si grand, si fort
Et de prestance si blondine,
L'Intendance de la marine,
Charge de grande autorité
Qu'on appelle l'Amirauté. (*Gazette* du 30 mai 1650.)

Mademoiselle de Montpensier, dans ses *Mémoires*, parlant de Mademoiselle de Longueville dit : « Elle aurait bien fait de l'épouser » (le duc de Beaufort). « C'est un prince fort bien fait de sa personne, qui a beaucoup de cœur et de mérite ; il vaut bien un aîné et même celui de sa maison » (Louis de Vendôme, duc de Mercœur).

Lorsqu'il fut bien démontré à la Cour, après toutes les recherches faites, que M. de Beaufort était mort, le Roi songea à donner à la marine un nouveau chef. Le 12 novembre 1669, la Surintendance et Grande maîtrise de la navigation et du commerce, qui, sous un autre nom, avait été l'Amirauté de France, fut supprimée. L'Amirauté fut rétablie et donnée à Louis de Bourbon, comte de Vermandois, né le 2 octobre 1667, de Louis XIV et de Mademoiselle de

La Vallière. L'enfant avait deux ans; il était incapable d'exercer sa charge, mais il eut un bon et énergique suppléant dans M. Colbert, qui ne trouva plus à côté et un peu au-dessus de lui, un grand dignitaire souvent gênant, moins éclairé et moins habile que lui, qu'il fallait au moins consulter, et à qui il fallait céder quelquefois par une déférence courtoise plus que par conviction. Tout allait se passer entre M. Colbert et le Roi, sans un intermédiaire obligé, écarté quelquefois, sans doute, quelquefois aussi subi par nécessité. Et puis l'Amiral, au moins d'ici à longtemps, n'aurait pas le commandement de la flotte. Les ports ne seraient pas entravés dans leur action; les chantiers de construction n'auraient point à attendre que la volonté de l'Amiral, son goût particulier, ses caprices peut-être, eussent décidé de la forme ou de l'ornement des vaisseaux à bâtir; l'influence de l'Amiral sur le personnel cessait immédiatement et des commissions n'allaient plus être données à des hommes peu capables de les bien remplir[1]. M. Colbert entrait dans sa toute-puissance. En rétablissant l'Amirauté au profit d'un enfant, il faisait ce que Richelieu avait fait en créant la Surintendance pour lui. La griffe dont seraient signés tous les actes de l'Amiral serait bien confiée à la garde du secrétaire de l'Amirauté, mais en réalité elle serait aux mains du Ministre[2]. Les revenus de l'Amirauté étaient la seule chose sur laquelle M. Colbert ne prétendait rien; tout allait à M. de

[1] « Le Roy se réserve le choix et provision de tous officiers de guerre et finances qui y ont (dans la Marine) emploi et fonction, sçavoir les Vice-Amiraux, Lieutenants généraux, Chefs d'escadre, Capitaines, etc., Intendans, Commissaires et Contrôleurs généraux..., ensemble tout ce qui peut concerner les constructions et radoubs des vaisseaux et les achats de toutes sortes de marchandises et munitions..., et l'arrêté de toutes les dépenses faites par les trésoriers de la Marine. » (Édit portant suppression de la charge de Surintendant de la navigation et rétablissement de celle d'Amiral. Fait à Saint-Germain en Laye, le 12e novembre 1669. Bibl. Nat., Ms. Mortemart. nº 111; Arch. de la Marine, Lois et Édits.)

[2] C'est M. Le Foin qui eut la charge de Secrétaire général à la place de M. Louis Matharel, à qui M. Colbert donna en dédommagement — on le verra plus loin — l'Intendance de la Marine du Levant, que quitta M. Le Roux d'Infreville le 10 avril 1670. — Des acquits patents furent donnés sur les fonds du Trésor, le 10 décembre 1670, aux personnes attachées à M. Colbert et au service de la Marine. M. Le Foin en eut deux de 3,000 livres chacun. M. Desmarets fils, « commis de M. Colbert », en eut un de 3,000 livres; M. de Clairambault, « commis de M. Colbert », un de 1000 livres; MM. Roze de Coye, Bessard et Perrault (Charles), « commis de M. Colbert », chacun un de 3,000 livres; enfin MM. de Matucières et de La Grange, aussi « commis de M. Colbert », chacun un de 1000 livres. (Reg. du Secrétariat d'État, 1671; Bibl. Nat., Ms. Supp. fr., 2771-72.)

Vermandois, qui aurait sa maison, et le reste, et dont la fortune s'accroîtrait tout doucement.

L'héritage de M. de Beaufort ne revenait pas tout entier à M. de Vermandois, le nouvel Amiral. Le Roi, lorsque par un don gracieux il avait donné à M. de Beaufort la charge de Vice-Amiral de France, ou comme on disait, d'Intendant de la navigation, vacante par la mort du commandeur de Nuchèzes, lui avait permis de tirer « *cent quarante mille livres de récompense* » de ladite charge, quand Sa Majesté « auroit fait choix d'une personne de naissance et de capacité pour la remplir ». Ce choix, arrêté depuis longtemps dans l'esprit du Roi, mais gardé *in petto* par Louis XIV, fut enfin connu, et, le 2 novembre 1669, Sa Majesté déclara vouloir et entendre que ladite somme de cent cinquante mille livres serait payée aux héritiers de M. le duc de Beaufort, comme elle l'aurait été audit sieur duc avant sa mort, savoir : « cent mille livres qui seraient prises des deniers du trésor royal, et cinquante mille livres par le sieur comte d'Estrées, pourvu par Sa Majesté de la charge de Vice-Amiral de Ponant. » (Bibl. Nat., Ms. Mortemart, n° 111; Reg. du Secrétariat, 1669, p. 239 v°.) Nommé dès le 2 novembre, le comte Jean d'Estrées n'eut les provisions de sa charge que le 12 de ce mois. (Arch. de la Marine, dossier d'Estrées.) Quelques biographes ont dit que M. d'Estrées entra dans la marine, en 1670, avec le titre de Vice-Amiral; ce que nous avons dit précédemment et l'acte que nous citons en ce moment prouvent que ces écrivains furent induits en erreur.

La nomination de M. d'Estrées, officiellement prononcée le 12 novembre 1669, n'était pas un acte isolé, elle se rattachait à une organisation générale du personnel de la marine. Depuis Richelieu, — nous l'avons fait voir, — les officiers étaient en contestations continuelles sur le rang que leur devait assurer l'ancienneté de leurs commissions. Le ministre était obligé d'intervenir à tout instant et le Roi était appelé à prononcer. M. Colbert prit la résolution de demander à tous les officiers la communication de leurs plus anciennes commissions, et, sur le vu de ces pièces, fit un état nouveau des capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau et des capitaines de brûlots. Il profita de l'occasion pour éloigner un assez grand nombre de sujets peu capables qu'avait introduits dans le corps feu M. l'Amiral. Le 23 septembre 1669, il avait écrit à M. de Terron : « Il y a longtemps que je suis persuadé que M. le duc de Beaufort

donnait trop facilement des commissions d'officiers de marine. » Le 4 octobre, il disait au même Intendant :

« Il faut nous préparer à bien examiner tous les officiers qui ont été pourvus par lui, dont plusieurs ne méritent guères d'être capitaines de marine, pour ne confirmer... que les meilleurs et appeler *des gens de qualité* pour remplir leurs charges » (les charges de ceux qu'on aura éliminés).

Le Ministre fit expédier, à la date du 12 novembre, les nouvelles provisions, et ordonna que l'état, arrêté par le Roi, de tous les officiers fût affiché dans les ports, afin que chacun connût son rang. M. Colbert avait un projet dont il ne lui fut pas toujours facile de faire l'application.

« Je voudrois, écrivait-il le 4 novembre à M. de Terron, mettre ensemble autant qu'il se pourroit un bon *capitaine gentilhomme*, un lieutenant et un enseigne de même, avec trois officiers matelots (bons marins, sachant bien leur métier) en second, le tout d'un même pays ou amis, en sorte qu'ils puissent bien s'accommoder ensemble; *bien entendu que toutes les fois que le service du Roi le décideroit, l'on mettroit le matelot le premier et le gentilhomme en second...* »

Si M. Colbert insistait sur un point, c'est que, dans l'organisation qui s'y faisait du personnel des officiers, il voulait appeler des gentilshommes, des gens de qualité; il disait :

« J'ai envoyé par ordre du Roi le chevalier de Béthune à la Rochelle; il faut que vous le fassiez embarquer sur le premier vaisseau et que vous l'excitiez à avoir de l'application, étant bon d'appeler des *personnes de qualité* dans notre marine. »

M. de Béthune ne trompa point les espérances de M. Colbert; il devint un bon officier. Pourvu d'une commission de capitaine de vaisseau le 30 août 1670, il fut fait Chef d'escadre le 2 janvier 1682, et, après avoir bien servi, se retira, le 6 novembre 1689.

C'est au désir qu'avait M. Colbert d'appeler au service de la marine des personnes de condition qu'il faut attribuer l'édit du mois d'août 1669 sur le commerce par mer. Déjà par la Coutume de Bretagne, par les priviléges de Lyon, par les édits de mai et d'août 1664, qui établissaient les Compagnies des Indes orientales et occidentales, la noblesse avait été relevée des dérogeances; ce n'était pas assez. L'opinion s'était généralement répandue que le commerce maritime était incompatible avec la noblesse et en détruisait les priviléges, M. Colbert réagissait contre elle et faisait déclarer par le Roi « le

commerce de mer ne pas déroger à noblesse ». (Bibl. Nat., Ms. Suppl. fr., 2771-1, p. 21.)

En juillet 1669, la marine perdit un de ses meilleurs agents et Du Quesne un de ses bons amis. M. André-François Trubert était allé aux fonderies de Bourgogne afin d'assister, avec M. Daliez, aux épreuves des canons fondus pour la flotte. A Boussoles, il fut tué d'un coup de canon. M. Colbert écrivit à cette occasion une lettre à M. Daliez; il lui disait : « Je vous avoue que je suis fort touché de la mort de M. Trubert, connaissant son mérite et le zèle qu'il avoit pour le service du Roi. C'est un grand bonheur pour vous qu'ayant continué de voir le dedans des pièces en même temps que lui, vous ne l'ayez pas fait au moment de cet accident [1]. »

M. Colbert, qui, dans cette année 1669, s'appliquait à introduire partout la réforme et la règle, fit sur le fait des marques du commandement un travail qui aboutit à un règlement définitif, adressé aux ports le 13 décembre. Le 15 septembre, le Ministre avait envoyé ordre à M. d'Infreville de « réunir MM. d'Alméras, de Saint-Tropez et autres capitaines et officiers pour prendre leur avis sur la question des marques de commandement et de la couleur du pavillon Amiral, Vice-Amiral et Contre-Amiral, et pour régler les ornements et les couleurs qui seront portés par les vaisseaux marchands ». Le 16, il avait écrit à M. de Terron une lettre par laquelle il le priait de lui envoyer un mémoire sur « les livrées et enseignes ». Le 26 septembre, il avait reçu la réponse de l'Intendant de Rochefort, dans laquelle il remarquait une chose qui l'étonnait : « Il me semble que » les vaisseaux marchands ne portent » (dans votre travail) « d'autre » couleur que la blanche. » Cet étonnement qu'il manifestait le 29 septembre, il l'éprouvait encore le 30 quand il écrivait à M. de Terron : « Il me semble que j'ai vu les enseignes et livrées des marchands » Blanc et Bleu, mais je crois que je me suis trompé puisque vous » n'en dites rien. » Il se trompait, quant au présent, mais pour le

[1] M. Trubert avait une fille mariée à M. de Haloy, avocat, dont Du Quesne parle dans ses lettres au Commissaire général : « M. Dhaloy (*sic*) est invisible pour moi depuis plus de deux mois; il est vrai que je ne m'arrête pas céans. » (1er février 1669.) — « Je ne vois plus le sieur Dhaloy. » (8 février.) — « M. Dhaloy m'a dit qu'il attendoit vos ordres sur la maison où il a jeté la vue, à vingt lieues d'ici, qui est loin. M. de Gorris lui en veut indiquer une en son pays. » (15 février.) — Marie Trubert, veuve de M. Antoine de Haloy, avocat au Parlement, demeurant rue de la Grande-Truanderie, mourut le 14 janvier 1700, âgée de quatre-vingt-quatre ans, et fut inhumée le lendemain. (Registres de Saint-Eustache.)

passé ses souvenirs étaient fidèles, nous le ferons voir tout à l'heure. Le Blanc et le Bleu étaient si bien dans sa tête, que, dans le règlement écrit de sa main, et dont la minute existe à la Bibliothèque Nationale (Ms. fr. 8025), minute qui est datée du 6 novembre 1669, on lit, à propos des enseignes de poupe :

« Les enseignes de poupe seront toujours *bleues, semées de fleurs de lys jaunes, avec une grande croix blanche* dans le milieu, sans distinction de paix ou de guerre, de voyage ou de combat.

» Les vaisseaux marchands pourront porter la même enseigne de poupe que nos vaisseaux de guerre, avec l'écusson de la province ou ville d'où ils seront dans l'un des coins de l'enseigne.

» Les pavesades seront à l'avenir de couleur *bleue, semée de fleurs de lys jaunes, bordées de deux grandes bandes blanches.* »

Du 29 novembre au 13 décembre, sur les observations du Roi ou pour se rendre aux sentiments des officiers, M. Colbert changea la rédaction du Règlement et dit : « Les enseignes de poupe seront tou- » jours *blanches* » (comme les pavillons et cornettes de commandement hissés à la tête des mâts), « sans distinction de paix ou de guerre, » de voyage ou de combat [1]. Les vaisseaux marchands pourront porter » la même enseigne de poupe que les vaisseaux de guerre, avec l'écus- » son de la province ou de la ville d'où ils seront dans un des coins de » l'enseigne. » (Arch. de la Marine, Ordres du Roi, 1669, fol. 207.) La préoccupation de M. Colbert était grande, lorsqu'il écrivait la minute du Règlement où il faisait bleue à croix blanche l'enseigne de poupe des vaisseaux de guerre. Une ordonnance du 9 octobre 1661, rendue pour défendre aux « capitaines, maîtres et patrons des vaisseaux étant à la mer et allant en voyage de long cours, d'arborer le pavillon blanc pour en tirer avantage dans leur commerce et navigation, au préjudice souvent de l'honneur qui lui est dû (car ils ne pouvaient pas toujours le défendre et obtenir pour lui le salut qu'ils n'étaient pas assez forts pour exiger), ordonnait auxdits capitaines de porter seulement l'*ancien* pavillon de la nation françoise, qui est la

[1] Le pavillon de combat ne fut pas toujours blanc, quand les marques de commandement étaient blanches. Dans le procès-verbal d'une délibération qui eut lieu à Toulon, le 26 septembre 1669, au sujet du pavillon, sur l'invitation de M. Colbert, nous lisons : « Pendant les guerres d'Espagne, on a toujours porté *une enseigne rouge* » *derrière,* pour le combat, pour se différencier des Espagnols, qui la portent blanche ; » et, dans la dernière guerre contre les Anglois, on la portoit *blanche,* pour se diffé- » rencier avec eux, qui la portent rouge. » Ce procès-verbal est signé : D'Infreville, Sainct-Torpès, Chasteauneuf, Tivas, le chevalier de Beaujeu, Dumé d'Aplemont, Preuilly d'Humières, Dalmeras. (Archives de la Marine.)

croix blanche dans un étendard d'étoffe bleue, avec l'écu des armes de Sa Majesté sur le tout. » L'ordonnance disait du pavillon blanc qu'il était réservé aux *seuls* vaisseaux du Roi.

M. Colbert voulait rappeler aux marchands les prescriptions de l'ordonnance de 1661 en ce qui les concernait, mais il oubliait qu'en 1661 le pavillon du Roi, le pavillon français était *blanc*. Sous Louis XIII, le pavillon bleu à croix blanche était encore en usage; on le voit à la tête du grand mât d'un *Navire Royal,* à côté de la représentation gravée duquel on lit : « Ce vaisseau a été monté par Messeigneurs de Harcourt, de Bordeaux et de Brézé, Généraux des armées navales de Sa Majesté. » Juvénal des Ursins dit, sous l'année 1411 : « Les Bourguignons laissèrent la croix droite blanche, » qui est la vraie enseigne du Roi Charles VI, et prirent la croix de » Saint-André. » Sur quel fond était la croix blanche? Assurément sur le bleu. Azur était en effet la couleur de la bannière royale depuis longtemps. On voit dans l'Atlas catalan de 1375 et la carte du Musée Bourbonien (1400) l'étendard bleu aux fleurs de lis d'or flotter sur la ville de Paris, c'est-à-dire sur la France. Le drapeau d'azur se remarque dans les belles miniatures du Froissard, n° 8320 des Manuscrits de la Bibliothèque Nationale, qui nous montre aussi la croix blanche sur les habits des soldats français et la rouge sur ceux des Anglais. (Voyez p. 88, 128, 207, 282, 292.) Que la croix blanche droite ait été mise sur l'azur qui était la couleur de la chape de saint Martin, première enseigne de France, cela nous paraît certain. Quant au drapeau bleu à croix blanche que les navires du commerce durent abandonner en 1669, pour prendre l'enseigne de poupe blanche, il fut celui des gardes françaises, qui l'avaient en 1721. En 1789, le premier bataillon de la garde nationale de Paris le prit, en chargeant le centre de la croix d'une représentation de la Bastille. La plus ancienne mention que nous ayons trouvée du pavillon bleu à croix blanche est dans l'*Hydrographie* du Père Fournier (1643), qui, page 796, le dit celui des « vaisseaux qui ne sont de Roi », réservant le pavillon blanc pour les vaisseaux de guerre.

— Les Barbaresques ayant recommencé leurs courses contre les marchands français, une escadre fut formée à Toulon. Le marquis de Martel en eut le commandement; elle fut composée du *Bourbon,* de 50 canons : capitaine, M. de Cou; le marquis devait le monter; du *Diamant,* de 60 canons : capitaine, M. d'Alméras, Chef d'escadre; du *Dauphin,* de 56 canons : capitaine, M. de Preuilly d'Humières;



du *Comte*, de 50 canons : capitaine, M. le marquis de Grancey; de la *Perle*, de 36 canons : capitaine, M. de Kerjean-Lesmoual; de l'*Écureuil*, de 30 canons : capitaine, M. Gombaud; du *Duc*, de 42 canons : capitaine, le chevalier de Valbelle; du *Beaufort*, de 36 canons : capitaine, M. de Thivas; du *Soleil d'Afrique*, de 34 canons : capitaine, M. de Châteauneuf; de l'*Étoile*, de 36 canons : capitaine, M. Contay d'Humières; du *Croissant*, de 30 canons : capitaine, M. de Cogolin; du *Saint-Joseph*, de 34 canons : capitaine, M. de Saint-Aubin d'Infreville; de la *Vierge*, servant de magasin, et de trois brûlots. Cette escadre ne put prendre la mer qu'aux premiers jours de janvier 1670.

— M. d'Estrées était de retour d'Amérique dès le mois d'avril 1669; le 6 septembre, M. Colbert écrivait à M. de Terron : « M. le » comte d'Estrées arriva hier au soir ici; » et le 8 : « M. le comte » d'Estrées est arrivé ici, mais je ne vois pas qu'il se soit mis fort » en peine de faire un rapport par écrit de son voyage... Au cas » que Rabesnières ou quelque autre l'ait fait, envoyez-le-moi, sinon » interrogez-le vous-même, et faites faire un récit de tout ce qui peut » être considérable... Quand M. le comte d'Estrées aurait vu faire » le désarmement de son escadre, il aurait mieux fait. » Le 14 novembre, le Ministre écrivit à M. de Terron : « Il faut que M. le » comte d'Estrées fasse une campagne sur le vaisseau de Rabes- » nières... M. le comte d'Estrées sera pourvu dans deux jours de la » charge de Vice-Amiral de Ponant, et partira assurément pour s'em- » barquer sur le vaisseau de Rabesnières. Je le vois en disposition » de ne plus quitter la mer. »

Le marquis de Grancey était dans un sentiment différent. Il voulait tenir toujours à l'armée de terre et pensait à ne se pas donner pour longtemps encore au service de la marine. Le Roi ayant fait, pour la première fois, des brigadiers, en octobre 1669, il avait espéré être du nombre, et s'était plaint à M. Colbert d'avoir été oublié. Le Ministre lui répondit, le 1er novembre :

« Vous ne devez pas vous étonner si le Roi, vous destinant pour le service sur mer, n'a pas pensé à vous pour vous faire Brigadier, y ayant beaucoup d'apparence, vu l'application que vous avez à la marine et le service continuel que vous avez rendu depuis que vous y êtes, et vous trouvez déjà des anciens, que vous quitterez entièrement le service de terre, étant certain, sur le pied que Sa Majesté veut mettre le corps, que les personnes de mérite et de *qualité* qui s'y seront mis auront lieu de se louer de leur choix. Je me réjouis de vous voir dans l'escadre de M. de Martel. »

Le marquis de Grancey était une des conquêtes faites par M. Colbert, pour la marine, sur l'état-major de l'armée de terre; il tenait à le garder, lui prodiguait les commandements, lui procurait les occasions de se bien montrer, le regardait enfin comme une de ses créatures. On verra plus tard, à l'occasion d'une bataille navale, avec quelle sollicitude il demanda, par deux fois, si M. de Grancey s'était distingué. Capitaine de vaisseau depuis le 2 janvier 1662, le marquis avait, en 1669, sept ans de service sur les navires de l'État; il allait être un des anciens sur la liste que faisait M. Colbert des officiers pourvus de commissions nouvelles par le Roi, liste où ne seraient pas inscrits bien des officiers de M. de Beaufort. M. de Grancey n'eut point à regretter d'avoir suivi le conseil du Ministre; le 23 septembre, il fut fait Chef d'escadre. Il mourut à Paris le 30 septembre 1679. On voit par les dernières phrases de M. Colbert qu'il insistait sur la *qualité* dans le choix qu'il faisait des officiers; il voulait bien des officiers-matelots, comme il les nommait, mais il voulait le plus que cela se pouvait des officiers gentilshommes.

TABLE

DU TOME PREMIER.

---

[1] Qui signait :

FIN DE LA TABLE DU TOME PREMIER.

